குளச்சல் (இனயம்) பெட்டகத் துறைமுகம் குமரிவாழ் மக்களுக்கு வரப்பிரசாதமா?



திருத்தமிழ்த் தேவனார்

குளச்சல் (இனயம்) பெட்டகத் துறைமுகம் குமரிவாழ் மக்களுக்கு வரப்பிரசாதமா?

திருத்தமிழ்த் தேவனார்

தெற்கு எழுத்தாளர் இயக்கம்

நூல் விவரம் :-

நூல்	:	குளச்சல் (இனயம்) பெட்டகத் துறைமுகம் குமரிவாழ் மக்களுக்கு வரப்பிரசாதமா?
ஆசிரியர்	:	திருத்தமிழ்த் தேவனார்
முகவரி	:	திருத்தமிழ்த் தேவனார் எம்.ஏ., எம்.எல்., வழக்கறிஞர், அறை எண்: 19, நீதிமன்ற வழக்கறிஞர் கட்டிடம், மாவட்ட நீதிமன்ற வளாகம், நாகர்கோவில் - 629 001, அலைபேசி: 94 871 871 93. Email: thiruththamizhththevanaar@gmail.com
முதல் பதிப்பு	:	ஆகஸ்ட் 2016.
அளவு	:	டெம்மி 1X8
பிரதிகள்	:	2000
அட்டைப்படம்	:	தனியன்
பக்கம்	:	32
அச்சாக்கம்	:	கிங்ஸ் ஆப்செட் பிரிண்டர்ஸ், நாகர்கோவில்.
வெளியீடு	:	தெற்கு எழுத்தாளர் இயக்கம், நாகர்கோவில்.
விலை	:	₹ 20/-

குளச்சல் (இனயம்) பெட்டகத் துறைமுகம் குமரிவாழ் மக்களுக்கு வரப்பிரசாதமா?

இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் குறித்து தெற்கு எழுத்தாளர் இயக்கத்தின் மாநிலத் தலைவரும் வழக்கறிஞருமான திருத்தமிழ்த் தேவனார் முன்வைக்கும் கேள்விகளும் பதில்களும் உங்கள் பார்வைக்கு:

- வர்த்தகத் துறைமுகம் வந்தால் ஒருவர்கூட வேலைக்காக வெளியூர் செல்ல வேண்டாம் என மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் கூறியுள்ளாரே?

குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் வந்தால் ஆயிரக்கணக்கான இளைஞர்கள் வேலைவாய்ப்பு பெறுவார்கள். மாவட்டத்தில் இருந்து ஒருவர்கூட வேலை தேடி வெளியூருக்கு போக வேண்டிய அவசியம் இருக்காது என மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் கூறியுள்ளார். இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற அமைச்சர் பதவியை ராஜினமா செய்யவும் தயார் என அறிக்கை வெளியிட்டுள்ளார்.

வர்த்தகத் துறைமுகம் வந்தால் குமரியிலுள்ள ஒருவர்கூட வெளிநாடு போக வேண்டாம் என்பது எவ்வளவு பெரிய பொய் என்பதை பெரும்பாலான மக்கள் அறிந்திருக்கிறார்கள். நவீனமயமாக்கப்பட்ட பெட்டகத் துறைமுகங்களில் மனித ஆற்றலின் தேவை மிகக் குறைவாகவே இருக்கும். பெரும்பாலான வேலைகள் இயந்திரங்களாலே கையாளப்படும்.

ஏதோ வேலை கிடைக்கப் போகிறது. குமரி மாவட்டத்திற்கு வளர்ச்சி வரப் போகிறது என சட்டமன்றத் தேர்தலில் தோற்றுப் போனவர்களும், ஒப்பந்தக்காரர்களும் மக்களை நம்பவைக்க முயன்று கொண்டிருக்கிறார்கள். அணுஉலை வந்தால் அப்பகுதியிலுள்ள மக்கள் எல்லோருக்கும் வேலை கிடைக்கும் என நம்ப வைத்து கழுத்து அறுத்தது போன்றுதான் இப்பொழுது ஒரு முயற்சி நடைபெற்று வருகிறது. கூடங்குளம் அணு உலையில் நடந்ததுபோல் ஆயிரம் பேருக்கு வேலை கிடைத்தாலும் அவர்களில் பெரும்பாலானோர் வட இந்தியர்களாக இருப்பார்கள்.

- வர்த்தகத் துறைமுகம் குறித்து எங்களோடு நேரடியாக விவாதிக்கத் தயாரா என சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் கேள்வி எழுப்பியுள்ளார்களே?

குமரி மாவட்ட சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ராஜேஷ்குமார், மனோ தங்கராஜ், பிரின்ஸ், சுரேஷ்ராஜன், ஆஸ்டின், விஜயதாரணி ஆகியோர் குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகத்தை நாங்கள் எதிர்க்கவில்லை. அத்துறைமுகம் இனயத்தில் கொண்டு சென்றததைத்தான் எதிர்க்கிறோம். வர்த்தகத் துறைமுகம் குறித்து மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் எங்களோடு விவாதிக்கத் தயாரா எனக் கேள்வி எழுப்பினர். அதனை சந்திக்கத் தயாராக இல்லாத அவர், “குளச்சலில் வர்த்தகத் துறைமுகம் வேண்டாம் என்பவர்களோடு பேசத் தயாராக இல்லை” என பவ்யமாக பதுங்கிக் கொண்டார்.

அதன்பின்பு வேறு வழியின்றி 31.07.2016 அன்று அனைத்துக் கட்சி கூட்டத்தைக் கூட்டினார். அதில் காங்கிரசு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் யாரும் கலந்து கொள்ளவில்லை. அககட்சியின் கிழக்கு, மேற்கு மாவட்ட செயலாளர்கள் கலந்து கொண்டனர். அதிமுக சார்பில் ஒருவரும் கலந்து கொள்ளவில்லை. அவர்கள் அக்கூட்டத்தை முழுமையாக புறக்கணித்தனர். கலந்து கொண்டவர்கள் கேட்ட கேள்விக்கு, விரிவான அறிக்கை வந்தபிறகுதான் பதில் சொல்ல முடியும் என்றார்.

- முன்னாள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் வர்த்தகத் துறைமுகம் வேண்டும் என்கிறார்களே?

2016 சட்டமன்றத் தேர்தலில் தங்கள் கட்சிக்கு வாக்களிக்காத மீனவர்களுக்கு எதிராக முன்னாள் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் குமாரதாஸ் மற்றும் ஜாண் ஜேக்கப் ஆகியோர் களத்தில் இறங்கியுள்ளனர். இவர்கள், பலமுறை மீனவர்களின் வாக்குகளை கொண்டே வெற்றியை சுவைத்து அனுபவித்தவர்கள். இன்று கிள்ளியூர் தொகுதியில் பெரும்பான்மையினராக இருக்கும் மீனவர்களை துறைமுகத்தின் துணைகொண்டு வேறு தொகுதிக்கு அப்புறப்படுத்தி விட்டால் அரசியல் செய்ய ஏதுவாக இருக்குமென நினைத்து இருக்கலாம் அல்லது தங்களை உதாசீனப் படுத்தியவர்களை பழிவாங்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தை உருவாக்கி இருக்கலாம்.

தேர்தலுக்கு முன்பாக இனயத்தில் அமைய இருக்கிற வர்த்தகத் துறைமுக திட்டத்தால் எங்களுக்குப் பாதிப்பு இருக்கிறது. அதனால் வர்த்தகத் துறைமுகத்தை இனயம் பகுதியில் அமைக்க விடமாட்டோம் என பாரக்கன்விளை, ஆவரவிளை, பறம்புவிளை மற்றும் தொழிக்கோடு ஆகிய ஊர்களில் உள்ள மக்களை அழைத்துச் சென்று குமரி மாவட்ட ஆட்சியர் சஜ்ஜன்சிங் சவானை சந்தித்து ஜாண் ஜேக்கப் மனு ஒன்றினைக் கொடுத்தார். பத்திரிகைகளுக்கு எல்லாம் வீரவசனம் முழங்க பேட்டி அளித்தார்.

தேர்தலுக்கு பின்பாக அவர்களுக்கு எக்கேடு வந்தால் எனக்கென்ன என மாறிப்போனார். அதற்குக் காரணம் மீனவர்கள் மீதுள்ள கோபமாகக்கூட இருக்கலாம். கிள்ளியூர் தொகுதியில் கணிசமான அளவில் மக்கள் தொகை கொண்ட மீனவர் சமூகத்தைச் சார்ந்த ஒருவரை வேட்பாளராக நிறுத்த மனம் இல்லாதவர்கள் இப்படிபட்ட பதவி ஆசைகளால் மாறிப் போவார்கள் என்பது வேடிக்கையான விசயம்தான்.

- இனயம் வர்த்தகத் துறைமுகம் குறித்த வரைபடம் வெளியிடப்பட்டு விட்டதே?

இனயம் வர்த்தகத் துறைமுகம் குறித்த ஆவணங்களை டிப்சா நிறுவனம் வழங்கியுள்ளது. அவைகள் இணையத் தளங்களில் கிடைக்கின்றன. இருப்பினும் விரிவான திட்ட அறிக்கை பிறகுதான் தெரிய வருமென மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் சொல்வதால் மேற்படி அறிக்கை நம்புவதற்கு ஏற்றதல்ல.

குளச்சல் முன்னாள் நகராட்சித் தலைவர் சேசைய்யா இதுக்குறித்து பேசும்போது, துறைமுகப் பொறுப்பு கழகம் ஒரு புள்ளி விவரத்தை முன்வைக்கிறது. இராதாகிருஷ்ணன் இன்னொரு புள்ளி விவரத்தை முன்வைக்கிறார். இரண்டிற்கும் பெரிய அளவில் வித்தியாசங்கள் உள்ளன. உண்ணாமலை கடையில் தந்த

அறிக்கையில் துறைமுகம் கெலன் காலனி முதல் மேலகுறும்பனை வரை 6 கிமீ நீளத்தில் அமையும் எனக் கூறப்பட்டுள்ளது. நாங்கள் அளந்து பார்த்ததில் அது மேலக் குறும்பனையையும் தாண்டிச் செல்கிறது என்கிறார்.

விரிவான திட்ட அறிக்கை வரும்போதும், துறைமுகங்கள் பின்னாட்களில் விரிவு படுத்துவதற்கான வாய்ப்புகள் ஏற்படும்போதும் இன்னும் பல மீனவ கிராமங்களும், உள்நாட்டு கிராமங்களும் காணாமல் போகலாம்.

- வர்த்தகத் துறைமுகப் போராட்டத்தை ஆதரித்தும் ஆர்ப்பாட்டம் நடைபெறுகிறதே?

ஒரு திட்டத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவிக்க வேண்டியவர்கள் அல்லது ஆதரவு தெரிவிக்க வேண்டியவர்கள் அப்பகுதியில் குடியிருக்கிற மக்கள் ஆவர். அதனால் லாபமோ அல்லது இழப்போ அடைகிற மக்கள் ஆவர். அப்பகுதியைச் சார்ந்த பத்தாயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட மீனவர்கள் அத்திட்டத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்து நாகர்கோவில் மாவட்ட ஆட்சியர் அலுவலகம் முன்பாக மிகப் பெரிய அளவில் ஆர்ப்பாட்டம் நடத்தினர். அதன் எதிரொலியாக குமரி மாவட்டத்திலுள்ள ஆறு தொகுதிகளிலும் பாஜக தோல்வியைத் தழுவியது.

துறைமுகத்தை ஆதரித்து ஆர்ப்பாட்டம் நடத்துபவர்கள் பெரும்பாலும் பாஜக கட்சியை சார்ந்தவர்களும், இந்து முன்னணியினரும், அரசியலில் முகவரியை இழந்தவர்களும், லாபம் அடையக் காத்திருக்கும் ஒப்பந்தக்காரர்களும் ஆவர்.

- குளச்சல் பெட்டகத் துறைமுகம் ஏன் இனயத்திற்கு நகர்ந்தது?

குளச்சலில் பெட்டகத் துறைமுகம் வரப்போகிறது என்பதனை கேள்விப்பட்டவுடன் அத்திட்டம் குளச்சலில் வரக்கூடாது என 2000ம் ஆண்டில் சேரமங்கலம், கூட்டுமங்கலம், பரப்பற்று, மணவாளக்குறிச்சி, மண்டைக்காடு பகுதிகளைச் சார்ந்த இந்துக்களும், பாஜகவினரும் போராட்டம் நடத்தினர். அதிலும் குறிப்பாக கூட்டுமங்கலம் கிருஷ்ண வகை (குறுப்புகள்) சமூகத்தைச் சார்ந்தவர்கள் போராட்டத்தைத் தீவிரப்படுத்தினர். அவர்களுடைய சொத்துக்களை முழுமையாக இழக்க வேண்டய சூழ்நிலை ஏற்படும் என்றனர்.

கிருஷ்ண வகை சமூகத்தை மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் பகைத்தால் குமரி மாவட்டத்தில் பாஜக பலகீனம் அடையும். அவர்களின் வாக்கு வங்கியை இராதாகிருஷ்ணன் இழக்க வேண்டியது வரும். அதனால்தான் பெட்டகத் துறைமுகம் குளச்சலில் இருந்து இனயத்திற்கு நகர்ந்தது. கிள்ளியூர் தொகுதியில் பெரும்பாலான மீனவர்கள் பாஜகவுக்கு வாக்கு அளிப்பதில்லை. கிள்ளியூர் தொகுதியில் பாஜக ஒருபோதும் வெற்றி பெறுவதற்கான வாய்ப்பும் இல்லை. அதனால்தான் குளச்சல் துறைமுகம் இனயத்தை நோக்கி நகர்ந்தது என பரவலாக பேச்சு அடிபடுகிறது. குளச்சல் சட்டமன்றத் தேர்தலில் இரண்டு முறை பாஜக சார்பில் போட்டியிட்டு தோல்வியைத் தழுவிய ரமேஷ் என்பவர் கிருஷ்ண வகை சமூகத்தைச் சார்ந்தவர் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

குளச்சல் துறைமுகம் அங்கிருந்து இனயத்திற்கு நகர்ந்ததற்கு ஒரே காரணம் குமரிவாழ் மீனவர்கள் அரசியல் பலத்தை இழந்துவிட்டார்கள். அவர்களுக்காக

அவர்கள் சார்பில் நியாயத்தையும், உண்மையையும் எடுத்துப் பேசுவதற்கு அவர்கள் சமூகத்தில் ஒருவர்கூட சட்டமன்ற உறுப்பினராகவோ அல்லது பாராளுமன்ற உறுப்பினராகவோ இல்லை. மண்டைக்காடு கலவரத்திற்குப் பிறகு இந்துக்கள் பாரதிய ஜனதா கட்சியை மையப்படுத்தி தங்கள் அரசியல் பலத்தை குமரி மாவட்டத்தில் வலுப்படுத்திக் கொண்டார்கள். ''வலுவுள்ளவன் வாழ்வான்; வலுவற்றவன் வீழ்வான்'' என்கிற சித்தாந்தம் கூர்ந்து நோக்கத்தக்கது என்றாலும் மீனவர்கள் தங்கள் போராட்டக் குணத்தையும், மன பலத்தையும் இழந்துவிடவில்லை. ஏனெனில் அவர்கள் வேட்டையாடும் இனத்தைச் சார்ந்தவர்கள்.

- குளச்சலில் உண்மையிலேயே வர்த்தகத் துறைமுகம்தான் வருகிறதா?

குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் வருகிறது என்றுதான் மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணனும், அவரது சகாக்களும் பரப்புரை செய்து வந்தார்கள். இப்பொழுது வர்த்தகத் துறைமுகம் வரவில்லை. அங்கு பெட்டகத் துறைமுகம் வருகிறது என்கிறார்கள். மேலும், குளச்சலில் துறைமுகம் வரவில்லை; இனயத்தில்தான் வருகிறது என்கிறார்கள்.

தூத்துக்குடி வ.உ. சிதம்பரனார் துறைமுகப் பொறுப்புக் கழகம் வெளியிட்டுள்ள, ''குளச்சல் (இனயம்) வர்த்தகத் துறைமுகம் ஒரு கண்ணோட்டம்'' என்ற சிற்றேட்டில் இத்துறைமுகம் இனயத்தில் வரவில்லை. கெலன் காலனியிலிருந்து குறும்பனை வரை வருகிறது எனக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அப்படியென்றால் இது மிடாலம் பெட்டகத் துறைமுகம் என்றுதான் பெயர் வைத்திருக்க வேண்டும். இருப்பினும் இது குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் என தொடர்ந்து பொய் பிரச்சாரம் செய்யப்பட்டு வருகிறது.

- சிறிய துறைமுகத்தைத்தானே பெரும் துறைமுகமாக மாற்ற முடியும்?

சிறிய துறைமுகம்தான் பெரிய துறைமுகமாக மாற்ற முடியும் என்பது உண்மைதான். அதனால்தான் இனயம் துறைமுகத்தை தொடர்ந்து குளச்சல் துறைமுகம் என்று சொல்லிக் கொண்டு வருகிறார்கள். குளச்சலுக்கும் இனயத்திற்கும் 10 கிமீ இடைவெளி இருக்கிறது. அரசு அறிக்கைகள் அனைத்திலும் குளச்சல் (இனயம்) வர்த்தகத் துறைமுகம் என்றே குறிப்பிடுகிறார்கள். இது ஒரு ஏமாற்று வேலை.

குளச்சல் துறைமுகம் இப்பொழுதும் உள்ளது. அதனை அவர்கள் விரிவுபடுத்தவில்லை என்பது எல்லோரும் அறிந்ததே. அரசு அதிகாரிகள், அரசியல்வாதிகளின் கூட்டுச் சதியில் இணைந்து மக்களை ஏமாற்றத் துவங்கி விட்டார்கள்.

- குளச்சல்தானே இயற்கையாக அமைந்த இயற்கைத் துறைமுகம்?

குளச்சல், இனயம் பகுதிகள் இயற்கை துறைமுகம் அல்ல. அது உண்மையிலேயே இயற்கைத் துறைமுகம் இல்லை என்று சொன்னால் சிலருக்கு அது ஆச்சரியமான விசயமாகவே இருக்கிறது. ஏனெனில் இயற்கைத் துறைமுகம் என்னவென்று பலருக்குத் தெரியவில்லை. முன்னொரு காலத்தில் குளச்சலில் கப்பல் நின்று சென்றதால் அது இயற்கைத் துறைமுகம் என நினைப்பது தவறு.

தடுப்புச் சுவர்கள் இயற்கையாக அமைந்திருந்தால் அது இயற்கைத் துறைமுகம் என்றும், செயற்கையான தடுப்புச் சுவர்கள் பாதுகாப்பில் இருந்தால் அவை செயற்கைத் துறைமுகம் என்றும் அழைக்கப்படுகின்றன. இயற்கை துறைமுகங்களைப் பொறுத்தளவில் கப்பல் கரையில் வந்து நிலப் பகுதிகளுக்குள் ஆறுபோல் நிற்கும் கடல் பகுதிக்குள் வந்து செல்லும். அங்கு அலையின் தாக்கம் பெரிதாக ஒன்றும் இருக்காது. இந்தியாவில் விசாகப்பட்டணம், கண்டலா, கோவா போன்றவை இயற்கைத் துறைமுகங்கள். இனயமும், குளச்சலும் திறந்த கடல் வெளிப்பகுதி. அவைகள் இயற்கை துறைமுகங்கள் ஆகாது.

குளச்சல், ஆழமான கடல் பரப்பைக் கொண்டுள்ளது. இங்கு பல நாட்டைச் சார்ந்த கப்பல்கள் நின்று சென்றிருக்கின்றன. கடல் சீற்றம் மிகுந்த மாதங்களைத் தவிர செப்டம்பர் முதல் மார்ச் வரை சிறியளவில் வர்த்தகம் நடைபெற்றுள்ளது. வருடந்தோறும் இங்கு வர்த்தகம் நடைபெற வேண்டுமென்றால் அதற்கான கட்டமைப்புகள் கட்டப்பட வேண்டும். அதற்கான கோரிக்கையைத்தான் தொடர்ந்து குமரிவாழ் மக்கள் முன்வைத்து வந்தார்கள்.

பூமத்திய ரேகையிலிருந்து 8 டிகிரி வடக்கே அமைந்துள்ள இனயம் பகுதி வலுவான தென்மேற்கு நீரோட்டத்தால் எப்போதும் பாதிப்பிற்கு உள்ளாகும் நிலமாகும். இப்பகுதியில் கப்பல் வந்து செல்ல வேண்டும் என்றால் அலையைத் தடுக்கக்கூடிய வலுவான, மிக நீளமான தடுப்புச் சுவர்கள் எழுப்பப்பட வேண்டும். அதற்காக பெரும் தொகையை கடலில் கொட்ட வேண்டும். தொடர்ந்து பராமரிப்பு செலவுகள் செய்ய வேண்டும். துறைமுக தடுப்புச் சுவர்களால் அருகாமையிலுள்ள கடற்கரை கிராமங்களில் ஏற்படும் நில அரிப்புகளும், அதன் பாதிப்புகளும் பெரிதாகவே இருக்கும். அதனால்தான் இனயம் துறைமுகம் போகாத ஊருக்கு வழிகாட்டுவதைப் போன்றது என்கிற கருத்து முன்வைக்கப்படுகிறது.

திருவிதாங்கூர் நாட்டிற்குள் அரியணைக்கான கலவரம் உச்சகட்டத்தில் இருந்தபோது குளச்சல் துறைமுகம் வழியாக வேலுத் தம்பியின் சகோதரியை படகு வழியாக குளச்சலைச் சார்ந்த முக்குவர்கள் மாலத்தீவில் பத்திரமாக இறக்கிவிட்டு வந்தனர். இன்றைக்கும் அவர்கள் குடும்பத்தார் மாலத்தீவில் வசித்து வருகின்றனர்.

1998, 2000, 2010 ஆகிய ஆண்டுகளில் நடைபெற்ற மூன்றுகட்ட ஆய்வுகளில் குளச்சல் மற்றும் வட்டக்கோட்டை ஆகிய பகுதிகள் வர்த்தகத் துறைமுகத்திற்கு சாதகமாக இருப்பதாக ஆய்வுகள் தெரிவித்தன.

கடியப்பட்டணம் கடலை அடைகிற வள்ளியாறு நீர் நிலையிலிருந்து உள்ளாக பெரிய குளத்திற்கு கப்பல்களை கொண்டு சென்று நிறுத்துவதுதான் குளச்சல் துறைமுகத் திட்டமாக இருந்தது. அவ்வாறு நிறுத்தினால் அலைகள் இருக்காது. அதற்கு வள்ளியாறு கடல் பகுதியை ஆழப்படுத்த வேண்டும். வள்ளியாறையும் கடலையும் ஒன்றாக்க வேண்டும். கப்பல்கள் உள்ளே வந்து வெளியே செல்வதற்கு ஏற்ற வகையில் அமைக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் குளச்சல் துறைமுகம் இயற்கைத் துறைமுகமாக மாறும்.

வள்ளியாறில் உள்ள தண்ணீர்தான் பெரிய குளத்தை வந்து அடைகிறது. பெரியகுளம் 110 ஏக்கர் பரப்பளவை கொண்டது. தலக்குளம் முதல் சேரமங்கலம் வரை நீண்டு விரிந்து கிடக்கிறது. குளச்சலில் இயற்கைத் துறைமுகம் இப்பகுதியில்தான் அமைக்கப்படுவதாக இருந்தது என்கிறார் நீதியரசர் பி. வேணுகோபாலுடன் மண்டைக்காடு கலவரம் குறித்து ஆய்வுபணி செய்து மன்றத்தின் முன்பாக அறிக்கையை தாக்கல் செய்ய உதவிய கேசவன் தம்பி.

பெரியகுளம் அருகிலுள்ள ஏலா (வயல்வெளி) 900 ஏக்கர் பரப்பளவை கொண்டது. இந்த ஏலா பெரும்பாலும் இந்து குறுப்புகள், இந்து செட்டியார்கள், இந்து நாடார்கள், இந்து சாம்பவர்கள் கைகளில் உள்ளன. முன்பு வயல்களாக இருந்த இப்பகுதியில் இப்பொழுது சிலர் தென்னை மரங்களையும், வாழை மரங்களையும் வளர்த்து வருகின்றனர். ஆளூர், திருநயினார் குறிச்சி வழியாக ரெயில்வே தண்டவாளமும், லெட்சுமிபுரம் வழியாக தார் சாலையும் அமைக்கும் திட்டமும் வடிவமைக்கப்பட்டது. இப்பகுதியில் குளச்சல் துறைமுகம் அமைந்தால் மக்களின் குடியிருப்புக்கு அதிகமாக பாதிப்பு ஏற்படாமல் இருந்திருக்கும். இயற்கைத் துறைமுகமாகவும் இருந்திருக்கும்.

உயர் அதிகாரக் குழுச் செயலாளரும், கப்பல் மற்றும் சேது சமுத்திரத் திட்ட இயக்குனருமான கெ. சுரேஷ் மற்றும் அக்குழுவின் உறுப்பினர்கள் வர்த்தகத் துறைமுகம் மற்றும் சாலை சம்பந்தமாக குளச்சல் மற்றும் மணவாளக்குறிச்சி பகுதிகளை நேரடியாக பார்வையிட்டனர். குளச்சலில் இயற்கையாக அமைந்திருக்கிற சிறிய துறைமுகத்தை பெரும் துறைமுகமாக மாற்றுவது குறித்து அன்றைய கன்னியாகுமரி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் ஜோதி நிர்மலாவுடன் கலந்து ஆலோசித்தார்கள். இப்பகுதியில் குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் கொண்டுவருவது மிகுந்த பலனைக் கொடுக்கும் என்றும், குளச்சலிலிருந்து கடலில் பாயும் வள்ளியாறு வரை உள்ள 2.5 கிமீ தூர கடல் பகுதியையும் அதிலிருந்து குறைந்தது 2 ஆயிரம் ஏக்கர் நிலப்பகுதியையும் கையகப்படுத்த வேண்டும் என்றும், ரெயில்வே இங்கிருந்து 8 கிமீ தூரமே உள்ளது என்றும், இதுசம்பந்தமான தொழில்நுட்ப பொருளாதார அறிக்கையை வப்காஸ் (WAPCOS) நிறுவனம் மூன்று மாதத்திற்குள் வெளியிடும் என்றும் குறிப்பிட்டார். மேலும், இதனை நேரடியாக பார்வையிட்டதன் மூலம் இத்திட்டம் எங்கள் குழுவுக்கு மிகுந்த திருப்தியாக இருக்கிறது என்றும் அறிவித்தார். (26.04.2008 THE HINDU).

தொழில் நுட்ப பொருளாதார அறிக்கை மற்றும் திட்ட அறிக்கை தயாரிப்பதற்கு உரிய பணம் வப்காஸ் நிறுவனத்திற்கு பட்டுவாடா செய்யப்படாததால் அந்நிறுவனம் அறிக்கையை தாக்கல் செய்யவில்லை. இப்பகுதியில் துறைமுகம் வருவதை அப்பகுதியில் நிலச் செல்வந்தர்களாக இருந்த இந்துக்கள் தொடர்ந்து எதிர்த்து வந்தார்கள்.

இத்திட்டத்தை அப்பகுதியில் கொண்டு வந்தால் அரசியல் அநாதை ஆகிவிடுவோம் என்பதனை இராதாகிருஷ்ணன் உணர்ந்தார். அரசியல் உள்நோக்கம் காரணமாகத்தான் கேட்டதற்கு இணங்க டிப்சா நிறுவனம் ஒர் அறிக்கையை தயார் செய்து கொடுத்துள்ளது என்பது பரவாலான பேச்சாக உள்ளது. குளச்சல்தான் மிக

சிறந்த இயற்கைத் துறைமுகம் என ஆய்வுகள் கூறி வந்த நிலையில் அது மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணனாலும், டிப்சா நிறுவனத்தாலும் பொய்யாக்கப்பட்டுள்ளது. இது திட்டமிட்ட சதி என்றுதான் சொல்ல வேண்டும்.

- துறைமுகத்திற்காக இனயத்தை நான் தேர்வு செய்யவில்லை என்று இராதகிருஷ்ணன் தொடர்ந்து கூறி வருகிறாரே?

நான்தான் தேர்வு செய்தேன் என்று அவர் சொன்னால் மக்கள் விடமாட்டார்கள் என்று அவருக்குத் தெரியும். அதனால்தான் அவர் ஆய்வு முடிவின் அடிப்படையில் இனயத்தில் அமைக்கப்படுகிறது என்கிறார். கடந்த நாடாளுமன்றத் தேர்தலில் இனயத்திலிருந்து 103 பேர் அவருக்கு வாக்களித்திருப்பதாகவும், அவர்களுக்கு விரோதமாக எதுவும் செய்ய மாட்டேன் என்றும், இதில் எந்தவித அரசியல் உள்நோக்கமும் இல்லை என்றும் இராதாகிருஷ்ணன் கூறி வருகிறார்.

இதற்கு முன்பாக 1998, 2000, 2010 ஆகிய ஆண்டுகளில் நடந்த ஆய்வுகள் எல்லாம் பொய்கள். டிப்சா நடத்திய ஆய்வே உண்மையானவை என்பதை எந்தவகையில் ஏற்றுக் கொள்வது என்பதற்கு அவர்தான் பதில் சொல்ல வேண்டும்.

- மீனவர்களை பலர் ஏமாற்றிக் கொண்டிருப்பதாக இராதாகிருஷ்ணன் குற்றம் சாட்டியுள்ளாரே?

“மீனவ சமுதாயத்தினர் பலரால் பல காரணங்களுக்காக ஏமாற்றப்பட்டு கொண்டிருக்கிறார்கள்” என்கிற குற்றச்சாட்டை இராதாகிருஷ்ணன் வைத்துள்ளார். அச்செய்தியை 01.08.2016 தினகரனில் வாசித்தேன். அவ்வாறு மீனவர்களை ஏமாற்றுபவர்கள் யார் என்கிற பட்டியலை அவர் முன்வைக்கவில்லை. மீனவர்களின் வீடுகளில் ஒன்றுகூட பாதிப்பு ஏற்படாது என்று அவர் திரும்பத் திரும்பச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார். சில நச்சுக் கிருமிகள், வீடுகள் போகும் என்று பொய் சொல்லி மீனவர்களை ஏமாற்றுகிறார்கள் என்பதுதான் அவரது வாதமாக இருக்கலாம்.

இனயத்தை விட சிறியத் துறைமுகமான விழிஞ்ஞத்தில் எத்தனை மீனவர்களின் குடியிருப்புகள் அப்புறப்படுத்தப்பட்டன என்பதை இராதாகிருஷ்ணன் பார்த்துவிட்டு வந்திருந்தால் அவருக்கு விவரம் தெரிந்திருக்கும். யார் மீனவர்களை நாவு கூசாமல் ஏமாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதனையும் அறிந்திருப்பார்.

முழு ஆய்வு அறிக்கை வரும்போதுதான் பாதிப்பு, எதனால் பாதிப்பு என்பது தெரியவரும் என்று இராதாகிருஷ்ணன் சொல்வது (01.08.2016 தினகரன்) இன்னும் அவர் கூட்டிக் கழித்து கணக்குப் பார்க்கவில்லை என்பதை வெளிபடுத்துகிறது.

- விரிவான திட்ட அறிக்கை தயாரித்தபின் துறைமுகம் அமையும் இடம் தேர்வு செய்யப்படும் என இராதாகிருஷ்ணன் கூறியுள்ளாரே?

“துறைமுகம் குறித்து இன்னும் விரிவான திட்ட அறிக்கை தயார் செய்யவில்லை. திட்ட அறிக்கை தயார் செய்த பின்னரே துறைமுகம் அமையும் இடம் குறித்து இறுதி செய்யப்படும்” என்று மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் கூறியுள்ளதை 01.08.2016 தி இந்து நாளிதழில் வாசித்தேன்.

விரிவான திட்ட அறிக்கையை தயார் செய்ய இனயத்திற்கு செல்ல வேண்டிய தேவை இல்லையே. துறைமுகம் அமையும் இடம் இராதாகிருஷ்னனுக்குத் தெரியாதே. அப்படி என்றால் குமரி மாவட்டம் முழுவதும் அல்லவா நிலத்தை அளக்க வேண்டும். இனயம் பகுதிகளை மட்டும் அளப்பதன் சூட்சுமமும், ஏமாற்று தந்திரமும் மக்களுக்கு புரிந்திருக்கிறது.

- 200 ஏக்கர் நிலம் மட்டும்தானே நிலப்பகுதியில் கையகப்படுத்தப்படும் என்கிறார்கள்?

ஒரு வீடுகூட போகாது என்று சொன்னவர்கள் இப்பொழுது 200 ஏக்கர் நிலம் மட்டும்தானே நிலப்பகுதியில் கையகப்படுத்துவோம் என்பது வேடிக்கையான விசயம்தான்.

இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் வந்தால் கெலன் காலனியில் இருந்து குறும்பனை வரையுள்ள மீனவக் குடியிருப்புகள் அகற்றப்பட வேண்டும். இரட்டை ரயில் பாதை அமைக்க பள்ளியாடியில் இருந்து கெலன் காலனி வரை நிலம் கையகப்படுத்தப்பட வேண்டும். 200 மீ அகலத்தில் சுமார் 12 மீட்டர் நீளத்தில் ஆறுவழி சாலைகளுக்காக மார்த்தாண்டத்தில் இருந்து இனயம் வரையுள்ள நிலங்கள் கையகப்படுத்தப்பட வேண்டும். இதற்காக வீடுகளையும், நீர் நிலைகளையும், விளை நிலங்களையும் அழிக்க வேண்டும். அரசு அலுவலகங்களும், ராணுவப் பாதுகாப்பிற்கான அலுவலகங்களும், கேளிக்கை விடுதிகளும் கட்டப்பட வேண்டும். 200 ஏக்கர் நிலத்தை மட்டுமே நிலப்பகுதியில் கையகப்படுத்துவோம் என்று துறைமுகத் திட்ட சிறப்பு அதிகாரி ஆனந்த சந்திரபோஸ் சொல்வது நம்பும்படியாக இல்லை.

விழிஞ்ஞம் துறைமுகத்திற்காக 40 வருடங்களுக்கு முன்பே 200 ஏக்கர் நிலத்தை கையகப்படுத்தி இருந்தார்கள். அவ்விடத்தை யாரும் ஆக்கிரமிக்காமல் பார்த்துக் கொண்டார்கள். இப்பொழுது மேலும் 110 ஏக்கர் நிலத்தை கையகப்படுத்தி இருக்கிறார்கள். இனயம் வர்த்தகத் துறைமுகத்திற்காக 500 ஏக்கர் நிலப்பரப்பு கடலில் எடுத்தாலும் 2000 ஏக்கர் நிலப்பரப்பை கரைப் பகுதியிலிருந்து எடுக்க வேண்டும். ஏனெனில் இது விழிஞ்ஞத்தைவிட மிகப்பெரிய பெட்டகத் துறைமுகம். அப்படி என்றால் எந்தெந்த ஊர்களை அப்புறப்படுத்தப் போகிறார்கள்? அதற்கான மாற்றுவழிகள் என்ன? போன்ற கேள்விகளுக்கு யாரும் பதில் சொல்லத் தயாராக இல்லை.

குமரி மாவட்டம் மக்கள் தொகையில் மிக நெருக்கமான மாவட்டம். இடம்பெயர்தல் என்பது பெரிய இழப்பை உருவாக்கும்.

- ஒரு வீட்டிற்கு கூட பாதிப்பு ஏற்படாது என இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் வாக்குறுதி அளித்திருக்கிறாரே?

இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத் திட்டத்திற்கு தேவையான 500 ஏக்கர் நிலத்தை கடலிலே எடுத்துவிடுவோம். தேவையான கட்டுமானங்களுக்கு மணலைக் கொண்டு நிரப்பி அந்த இடத்தைப் பயன்படுத்துவோம். இதனால் ஒரு வீடுகூட பாதிப்பு ஏற்படாது என மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் அறிக்கை வெளியிட்டது

உண்மைதான். சோற்றுக்குள் முழு பூசணிக்காயை மறைக்க முயலுவதுபோல் அவர் வெளியிட்ட அறிக்கை பொய்யாக விரிந்து கிடக்கிறது.

இந்து மாணவர்களுக்கு கல்வி உதவித்தொகை பெற்றுத் தருவதாக வாக்குறுதி தந்துவிட்டு வெற்றிபெற்ற பிறகு அதனை கண்டுகொள்ளவில்லை. கடந்தமுறை சாய் சப் மையம் குமரியில் அமைக்கப்படும் என்று சொல்லிவிட்டு அதனை நிறைவேற்றவில்லை. அவருடைய பொய்யான வாக்குறுதிகளை மக்கள் யாரும் நம்பத் தயாராக இல்லை.

- கடலை நிரப்ப மணலை எங்கிருந்து கொண்டு வருவார்கள்?

இனயம் கடல் பகுதி 20 மீட்டர் முதல் 60 மீட்டர் ஆழம் என்று குறிப்பிடுகிறார்கள். மேற்படி ஆழத்தில் 500 மீட்டர் பரப்பளவில் நிலத்தை நிரப்ப வேண்டும். கடலுக்குள்ளே மணலை ஒரு இடத்திலிருந்து தோண்டி இன்னொரு இடத்தில் நிரப்புவோம் என மக்களை நம்ப வைக்கிறார்கள். இவ்வாறு அமைவதற்கு சாத்தியமில்லை.

கப்பல் வருவதற்கு இயற்கையாக அமைந்த குளச்சல் கடலை விட ஆழமான கடல் இனயம் கடல் பகுதி எனச் சொல்லிவிட்டு அதனை தோண்டி இன்னொரு இடத்தில் நிரப்புவோம் என்பது நம்பத்தகுந்ததாக இல்லை. கடல் மட்டத்தைவிட மேலாக சமப்படுத்துவதற்கு பெரியளவில் மணல் தேவைப்படும். வளர்ச்சி என்கிற பெயரில் பொய்யைச் சொல்லி பலருடைய நிலங்களை வலுக்கட்டாயமாகப் புடுங்கி மணல் அள்ளுவார்கள்.

- அலை தடுப்புச் சுவர் கட்டுவதற்கு கற்களை எங்கிருந்து திரட்டுவார்கள்?

துறைமுகத்திற்கு தடுப்புச் சுவர் கட்டுவதற்கு தேவையான பாறைகளை குமரி மாவட்டத்தில் இருந்துதான் எடுக்க வேண்டும். அதிலும் குறிப்பாக 8 கிமீ நீளத்திற்கு தடுப்புச் சுவர்கள் கட்ட வேண்டும். விழிஞ்ஞம் துறைமுகத்தின் தேவைக்காக கேரளாவிலுள்ள பாறைகளை உடைக்க அம்மாநில மக்கள் சம்மதிக்கவில்லை. அதனால் அவர்களும் குமரி மாவட்டத்தில் உள்ள பாறைகளை உடைத்து எடுக்க அனுமதி வேண்டி நிற்கிறார்கள்.

இத்திட்டத்திற்கு தேவையான கற்களை எடுப்பதற்கு மேற்கு தொடர்ச்சி மலையின் பெரும் பகுதிகளை அழிக்க வேண்டியது வரும். மலைகளை உடைப்பதால் சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு ஏற்படும். பருவ நிலையில் பெரும் தாக்கம் ஏற்படும்.

- கப்பலுக்கு தேவையான குடிநீரை எங்கிருந்து கொண்டு வருவார்கள்?

துறைமுகத்திற்கும், கப்பலை கழுவுவதற்கும் என கோடிக்கணக்கான டன் நன்னீர் தேவைப்படும். நன்னீரை பேச்சிப்பாறை அணையிலிருந்து எடுக்க முடிவு செய்துள்ளனர். அதற்கு ஸ்பெயின் நாட்டு ஆலோசகர் பரிந்துரை செய்துள்ளார். கடியப்பட்டணம் மீனவர்களுக்கு அம்மாண்டிவிளை பகுதியிலிருந்து குடிப்பதற்கு குடி தண்ணீர் தர மாட்டோம். எங்களுக்கே குடிப்பதற்கு போதியளவு தண்ணீர் இல்லை என்று சாலை மறியல் போராட்டம் நடத்தியவர் மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன். மீனவ மக்களுக்கு குடிதண்ணீர் கொடுக்க மாட்டேன் என்றவர் பேச்சிப்பாறை தண்ணீரை துறைமுகத்திற்கு தாரை வார்க்க முன்வருவது குமரி மக்களுக்கு செய்யும் மிகப்பெரிய துரோகமாகும்.

கடல் நீரை நன்னீராக மாற்றி அதனைக் கொண்டு சமாளித்து விடுவோம் என்றும் பொய் பரப்புரை செய்யப்படுகிறது. கடல் தண்ணீரை நன்னீராக மாற்றி அதனைக் கொண்டு ஒரு கப்பல் துறைமுகம் உலகில் எங்கும் அமைக்கப்படவில்லை. அவ்வாறு அமைக்கப்பட்டாலும் அத்தண்ணீரை பயன்படுத்த முடியாது என ஆய்வாளர் முனைவர் லால் மோகன் குறிப்பிடுகிறார். உப்புத் தண்ணீர் நிலப்பகுதிக்குள் வரக்கூடாது என்பது ஏவிளம் சானல் கட்டப்பட்டத்தின் ஒரு முக்கிய நோக்கமாகவும் இருந்தது. இன்று இனயம் துறைமுகத்தால் அந்த சானல் அழிக்கப்பட இருக்கிறது. அதனால் பாதிக்கப்படப்போவது நிலம் சார்ந்த மக்கள்.

- 30 கிலோ மீட்டருக்குள் இன்னொரு துறைமுகம் அமைப்பதால் லாபம் ஏற்படுமா?

ஒரு துறைமுகம் அமைக்கப்பட வேண்டும் என்றால் அத்துறைமுகம் 150 கிமீ தொலைவில் அமைக்கப்பட வேண்டும் என விதிமுறை உள்ளது. கேரள துறைமுகத்துறை அமைச்சர் கடந்நப்பள்ளி ராமச்சந்திரன், விழிஞ்ஞும் துறைமுகம் அருகில் இனயம் துறைமுகம் அமைப்பதன் மூலம் ஏதாவது ஒரு துறைமுகம் நிச்சயமாக இழப்பை சந்திக்கும். அதனால் இனயம் துறைமுகத்திற்கு மத்திய அரசு அனுமதி வழங்கக்கூடாது என்றார். அவருடைய கூற்று முற்றிலும் ஏற்கத்தகுந்ததே.

விழிஞ்ஞும் துறைமுகம் கட்டி முடிக்கப்பட்டு மூன்று ஆண்டுகளில் லாபம் ஏற்பட்டு, அதன் அடிப்படையில் இன்னொரு பெட்டகத் துறைமுகம் தேவை எனக் கருதினால் மத்திய அரசு அதனை குளச்சலில் அமைப்பது குறித்து ஆலோசிக்கலாம். கோடிக்கணக்கான மக்களின் வரிப்பணத்தைக் கடலில் கொண்டு வீணாகக் கொட்டுவது தேவையற்றது.

வல்லார்பாடம் பெட்டகத் துறைமுகத்தை 2011ம் ஆண்டு முன்னாள் பிரதமர் மன்மோகன்சிங் திறந்து வைத்தார். 12,000 டன் எடையுள்ள சரக்குகளை நேரடியாக கொண்டு சேர்க்கிற பெட்டகத் துறைமுகம். இப்பொழுது அத்துறைமுகம் இழப்பில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. 3200 கோடியில் ஆண்டுதோறும் 400 கோடி ரூபாய் வருமானம் வரவேண்டிய இடத்தில் 107 கோடிதான் வருமானம் வருகிறது. அதற்குக் காரணம் தாய் கப்பல்கள் அதிகளவில் அங்கு வருவதில்லை.

கொங்கன் ரயில் திட்டத்தின் பிதாமகன் என அறியப்படுகிற பொறியாளர் இ. சிறிதரன், வல்லார்பாடம் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு ஏற்படும் கதிதான் விழிஞ்ஞும் துறைமுகத்திற்கும் ஏற்படும் என்கிறார். அதுபோல் இனயம் துறைமுகம் வெற்றிகரமாக செயல்படாது என முன்னாள் மத்திய கப்பல்துறை செயலாளர் கே. மோகன்தாசு குறிப்பிடுகிறார். சென்னை, தூத்துக்குடி, விழிஞ்ஞும், கொச்சி, வல்லார்பாடம் ஆகிய துறைமுகங்களுக்கு வராத கப்பல்கள் எல்லாம் இனயம் துறைமுகத்திற்கு வந்துபோகும். இதனால் இந்தியாவிற்கு 1500 கோடி ரூபாய் லாபம் கிடைக்கும் என்பது மக்களை முட்டாளாக்க முயலும் செயலாகும்.

- குமரி மாவட்டத்தில் துறைமுகம் அமைந்தால் அருகிலுள்ள மீனவக் குடியிருப்புகள் பாதிப்பிற்கு உள்ளாகும் என்கிறார்களே?

விழிஞ்ஞும் அமைதியான கடலைக் கொண்டுள்ளது. குமரி கடல் பகுதிகள் எப்பொழுதும் கொந்தளிப்புடன் காணப்படும். குமரி மாவட்ட கடலில் செயற்கைத் துறைமுகம் அமைப்பது எவ்விதத்திலும் பலன் அளிக்காது. மே மாதம் முதல் ஆகஸ்டு மாதம் வரை கடலின் வீரியம் அதிகமாக இருக்கும். தேங்காய்பட்டணம் துறைமுகம் கட்டப்படும் நிலையில் இரயுமன்துறை மீனவர் கிராமம் கடல் அரிப்பால் ஆட்கொள்ளப்பட்டது. முட்டத்தில் ஜேப்பியாரால் கட்டப்பட்ட சிறிய மீன்பிடித் துறைமுகத்தால் அருகிலுள்ள அழிக்கால் கிராமத்திற்குள் கடல் ஆவேசத்துடன் உட்புகுந்தது. தடுப்புச் சுவர்களை கடலுக்குள் இழுத்துச் சென்றது.

கடல் அரிப்பைத் தடுப்பதற்கு சிறியளவில் தடுப்புச் சுவர் அமைக்கும்போதே கடலின் எதிர்மறைத் தாக்குதலால் பக்கத்து கிராமங்களில் கடல் அரிப்புகள் ஏற்படுகின்றன. அழிக்கால் அருகில் மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணனால் கட்டப்பட்ட ஆயிரம்கால் பொழிமுகம் பூங்கா கடல் அரிப்பால் பாழ்பட்டுப்போனது. இன்னும் சரிசெய்யப்படவில்லை. துறைமுகம், மீனவக் குடியிருப்புகளை மிகப் பெரிய அளவில் பாதிப்பிற்கு உள்ளாக்கும் என்பது உண்மையே.

- இனயம் துறைமுகம் லாபத்தை அள்ளித் தரும் என்கிறார்களே?

ஒரு வெளிநாட்டு கப்பல் இந்தியாவில் அமைந்திருக்கிற ஒரு பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு வரவேண்டும் என்றால் அதற்கு மானியம் வழங்க வேண்டும். அதாவது கொழும்பு துறைமுகம் ஏற்கனவே வெளிநாட்டு கப்பல்களுக்கு தாராளமாக மானியம் வழங்கி வருகிறது. வெளிநாட்டுக் கப்பல்கள் இங்கு வரவேண்டும் என்றால் அங்கு வழங்கப்படுகிற மானியத்தை விட குறைத்து வழங்க வேண்டும். தண்ணீர், மின்சாரம் இலவசமாக வழங்க வேண்டும். கொழும்பு துறைமுகத்தைவிட மானியத்தை குறைக்கும்போது அதிக இழப்பை சந்திக்க நேரிடும். கொழும்பு, சிங்கப்பூர், துபாய், சீனா போன்ற பகுதிகளில் உள்ள நவீன துறைமுகங்கள் நம்மிடம் இல்லை. மேலும் அவை இயற்கையாக அமைந்த துறைமுகங்கள்.

சரக்கு கப்பல்கள் வர வேண்டும் என்றால் துறைமுகப் பகுதிகளை அதிகளவில் வருடம் தோறும் ஆழப்படுத்த வேண்டும். தென்மேற்கு பருவக் காற்றும், வடகிழக்குப் பருவக் காற்றும் தீவிரமாக உள்ள குமரிப் பகுதியில் மணல் மேடுகள் எப்பொழுதும் உருவாகிக்கொண்டே இருக்கும். கப்பல் வரும் பகுதியில் உருவாகிற மணல்

மேடுகளை தொடர்ந்து அப்புறப்படுத்த கடலை ஆழப்படுத்த வேண்டியது வரும். அப்பணியைச் செய்வதற்கு ஆண்டுதோறும் பல கோடி ரூபாய் தேவைப்படும். அவ்வாறு செய்தாலும் அது மிகுந்த பலனை அளிக்காது. தாய் கப்பல்கள் வருவதற்குத் தயங்கும்.

அடிக்கடி துறைமுகத்தை ஆழப்படுத்த வேண்டிய நிலை வரும்போது வல்லார்பாடம் துறைமுகத்தைவிட அதிக இழப்பை சந்திக்க நேரிடும். இப்படிப்பட்ட பெரிய துறைமுகங்கள் இயற்கையாக அமையும் பகுதிகளில் வைப்பதே மிகுந்த பலனைக் கொடுக்கும்.

- இனயம் கடல் பகுதியில் துறைமுகம் அமைக்க மீனவர்கள் எதிர்க்க காரணம் என்ன?

இனயம், மிடாலம், குறும்பனை கடல் பகுதியானது மீன்கள் அதிகளவில் குஞ்சு பொரிக்கிற இடமாகும். அதிகமான பாறைகள் அமைந்துள்ள இடமாகும். இங்கு, செவ பாரு, கம்பி பாரு, காரை கல், குட்டி கல், கூட்ட கல், புல்லரி கல், நடுமடை கல், பேளை கல், பாறை கல், தூட்டடி கல், கோவபுடிச்சான் கல், வத்த கல், குளச்ச கல், ஓச்சம் கல், மூனு கல், லாக்கால என பல பாறைகள் உள்ளன. சிப்பிகள் அதிகமாகக் கிடைக்கின்றன.

இப்பகுதியில் கடல் பாறைகளும், கடல் திட்டுகளும், கடல் உயிரினங்களும், கடல் தாவரங்களும் அதிகமாக உள்ளன. இவற்றை அழிப்பது குமரி மாவட்ட மீனவர்களின் வாழ்வை நாசப்படுத்துவதற்கு சமமாகும். அவர்களுடைய வாழ்வாதாரம் முற்றிலும் அழிக்கப்படும். உத்தேசமாக துறைமுகம் அமைகிற 6 கிமீ தூரத்திற்குள் மீனவர்கள் மீன்பிடிக்க அனுமதிக்கப்பட மாட்டார்கள். வள்ளம், விசைப்படகு, கட்டுமரம் போன்றவை அப்பகுதியில் பயன்படுத்த முடியாது. கரமடி தொழில் செய்ய அனுமதிக்க மாட்டார்கள். சிப்பி தொழில் செய்வோர், கல் இறால் பிடிப்போர் தொழில் முடங்கும். அப்பகுதி முழுவதும் மத்திய பாதுகாப்பு படையிடம் ஒப்படைக்கப்படும். மீனவர்களின் படகுகளும், வலைகளும் கப்பலில் சிக்கினால் உடைமைகள் சேதமாகும். படகுகளில் கப்பல் மோதினால் உயிரிழப்பு ஏற்படும்.

வேறு தொழில் செய்வதற்கு எங்கு வேண்டுமானாலும் செல்லலாம். மீன்பிடித் தொழிலை கடலில்தான் செய்ய முடியும்.

- இனயம் துறைமுகத்தை ஏன் தனியார் நிறுவனங்கள் எடுக்க முன்வரவில்லை?

இனயம் துறைமுகம் லாபகரமாக இயங்காது எனத் தனியார் நிறுவனங்களுக்குத் தெரியும். விழிஞ்ஞம் துறைமுகம் மூன்றுமுறை பத்திரிகைகளில் விளம்பரம் செய்தும் தனியார் நிறுவனங்கள் எடுக்க முன்வரவில்லை. அதன்பின்புதான் அதானி குழுமத்திற்கு பல சலுகைகளுடன் தாரை வார்க்கப்பட்டது. அதுபோல் இனயம் துறைமுகத்தையும் தனியார் நிறுவனங்கள் எடுக்க முன்வராது.

அதன் காரணமாகத்தான் தூத்துக்குடி துறைமுகம், சென்னைத் துறைமுகம், எண்ணூர் துறைமுகம் ஆகியவை ஒரு சிறப்புக்குழு அமைத்து ரூ 6,500/ கோடியை

ஒதுக்கீடு செய்ய வேண்டும் என்று அறிவிப்பு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. இதனை எதிர்த்து மேற்படி துறைமுகத்தைச் சார்ந்தவர்கள் போராட்டம் நடத்தி வருகிறார்கள். ஏனெனில் இது தமிழகத் துறைமுகங்களுக்கு நிதி பற்றாக்குறையை உருவாக்கும்.

- சேதுசமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றினால் இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு 1500 கோடி ரூபாய் இலாபம் கிடைக்கும் என்கிறார்களே?

ஆங்கிலேயர் ஆட்சி காலத்தில் கப்பற்படை தளபதியாக இருந்த ஏ.டி. டெய்லர் 1860ல் சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்ற முடியுமா என்று ஆலோசித்தார். ஜவகர்லால் நேரு பிரதமராக இருந்தபோது ராமசாமி முதலியார் என்பவரது தலைமையில் சேது சமுத்திரத் திட்டத்திற்கு குழு அமைத்தார். இந்திராகாந்தி 1983ல் லட்சுமி நாராயணன் குழுவை நியமித்தார். வாஜ்பாய் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற தீவிரம் காட்டினார். ரூ 2,424 கோடியில் சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை மன்மோகன் சிங் 2005 சூலை 2 அன்று தொடங்கி வைத்தார்.

கடலின் சுற்றுச்சூழல், அரிய கடல் உயிரினங்கள், பவளப் பாறைகள் மற்றும் மீன் இனங்களைப் பாதிக்கும் என்று மீனவர்களும், சமூக ஆர்வலர்களும் எதிர்ப்பு தெரிவித்து போராட்டம் நடத்தினர். இருப்பினும் அரசு அத்திட்டத்தை நிறுத்துவதற்கு தயாராக இருக்கவில்லை. கடலுக்குள் மணல்களை தோண்டி அப்புறப்படுத்தினார்கள்.

ஆதம் (ஆதாம்) வானுலகிலிருந்து பூமிக்கு இறங்கிவந்த பாலம் என இசுலாமிய அமைப்புகள் வாதிட்டன. அது, ராமர் பாலமாகும். அது, புராதான சின்னமாகும். அதனை இடிக்கக்கூடாது என பாஜக பிரச்சனையை கிளப்பியது. 2007ல் நீதிமன்றம் இடைக்கால தடை விதித்தது. இதன் காரணமாக சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு செலவு செய்யப்பட்ட பல கோடி ரூபாய் கடலிலே வீணானது. ஏற்கெனவே தோண்டப்பட்ட இடங்களை கடல் நீரோட்டமானது மணல் கொண்டு மூடிவிட்டது. கப்பல் போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் நிதின் கட்காரி, “ராமர் பாலத்துக்கு பாதிப்பு இல்லாமல் மாற்றுப் பாதையில் சேது சமுத்திரத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படும்” என்று பாராளுமன்றத்தில் அறிவித்தார். அவரது அறிவிப்பு இன்னும் கிடப்பிலே உள்ளது.

ஒருவேளை பல கோடி ரூபாய் செலவு செய்து மீண்டும் தோண்டினாலும், ஆதம் பாலத்தை இடித்தாலும் அவ்வழியே பெரிய தாய் கப்பல்கள் பயணிக்க முடியாது; சிறிய கப்பல்கள்தான் பயணிக்க முடியும் என வல்லுனர்கள் குறிப்பிட்டுள்ளனர். அதற்குக் காரணம் சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை ஓரளவிற்கு மேல் ஆழப்படுத்த முடியாது. இதனால் வடகிழக்கு மற்றும் தென் கிழக்கு பகுதிகளிலிருந்து எந்தவொரு தாய் கப்பலும் இலங்கையை கடக்காமல் இனயம் வர முடியாது. சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை நிறைவேற்றினால் 1500 கோடி லாபம் கிடைக்கும் என்பது ஒரு பகல் கனவாகத்தான் இருக்கும்.

மேலும், கடல் நீரோட்டத்தில் தோண்டும் இடங்களில் கடலானது மணலை கொண்டு நிரப்பிக் கொண்டே இருக்கும். அதனால் பைலட் கப்பலின் வழிகாட்டி தேவையாக இருக்கும். பைலட் கப்பலின் வழிகாட்டி இல்லாமல் கப்பலை கொண்டு செல்வது

அபாயத்தை நோக்கி நகருவது போன்றதாகும். அது செலவை இன்னும் அதிகமாக்கும். இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு லாபம் கிடைக்கும் என்றால் சரக்கினை தூத்துக்குடி துறைமுகம் வழியாக எடுத்து சென்று லாபத்தை அடைய வேண்டியதுதானே.

குமரி மாவட்டத்தில் கன்னியாகுமரி, முட்டம், கடியப்பட்டணம் ஆகிய பகுதிகளில் கடல் பாறைகள் அதிகமாக இருப்பதனை வெளிப்படையாகவே காணலாம். 2011 ஏப்ரல் மாதம் பனாமா நாட்டிற்கு சொந்தமான எம்.வி. மிராச் என்னும் சரக்குக் கப்பல் இரும்புத் தாதுவை ஏற்றிக்கொண்டு விசாகப்பட்டினத்திலிருந்து கராச்சிக்கு குளச்சல் வழியாக வந்து கொண்டிருந்தபோது கடியப்பட்டணம் கடல் பகுதியில் பாறையில் மோதி மூழ்கியது. இன்றுவரை அக்கப்பல் மீட்கப்படவில்லை. இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் எந்தவகையில் செயல்படுத்தினாலும் இழப்பைத்தான் சந்திக்கும்.

- இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் வந்தால் குமரி மாவட்டத்தில் விளையும் பொருட்களை எல்லாம் ஏற்றுமதி செய்யலாமே?

குமரி மாவட்டத்தில் ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருட்கள் மிகக் குறைவு. 50 வருடங்களுக்கு முன்பாக ரப்பர், கயிறு, மிளகு ஆகியவை சிறிதளவில் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. இப்பொழுது ரப்பர் தொழிலும், கயிறுத் தொழிலும், மிளகு உற்பத்தியும் நலிந்துவிட்டன. சரக்குகளை உருவாக்கும் ஆலைகள் எதுவும் இல்லை. மீன் ஏற்றுமதி மட்டும்தான் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது. குமரி மக்களின் பெரும்பாலான உணவு மீனாக இருக்கிறது. இருக்கிற வளத்தையும் அழித்துவிட்டால் சாப்பிடுவதற்கு மீன் கிடைக்காது; மீன் ஏற்றுமதியும் நடக்காது. மீனின் விலை இருப்பதை விட இன்னும் பல மடங்கு அதிகரிக்கும்.

குமரியில் மட்டும் 4,400 டன் மீன்கள் வருடத்திற்கு பிடிக்கப்படுகிறது. இது ஒட்டுமொத்த தமிழகத்தில் 25% ஆகும். மீன் வளம் குறைந்தால் நகரிலுள்ள பெரும்பாலான கடைகள் காலி குடங்களாகும். வர்த்தகம் நிலை குலையும். மீன் ஏற்றுமதியால் அரசுக்கு கிடைக்கும் வருமானமும் குறையும்.

மேலும் இங்கு வர இருப்பது ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்படும் வர்த்தகத் துறைமுகம் அல்ல; பெட்டகத் துறைமுகம். அத்துறைமுகத்திற்குள் யாரும் எளிதாக சென்றுவர முடியாது. இத்துறைமுகம் ஒரு கோட்டை போன்று வடிவமைக்கப்பட்டிருக்கும். இதற்குள் ஏற்றுமதி இறக்குமதி எதுவும் நடக்காது. தாய் கப்பல்களிலிருந்து கண்டயினர்களை இறக்கி வைப்பார்கள். அக்கண்டைனர்களை சிறிய கப்பல்கள் குறிப்பிட்ட இடத்தில் கொண்டு சேர்க்கும். ஏற்கெனவே பல துறைமுகங்களில் பணி செய்கிற தரம் வாய்ந்த நிறுவனங்கள் மட்டுமே தங்கள் தொழிலை தொடந்து செய்ய இங்கு அனுமதிக்கப்படுவார்கள்.

குமரிவாழ் பெண்களில் ஒரு சிலருக்கு பாலியல் தொழில் செய்வதற்கான வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கலாம். அதில் நல்ல வருமானமும் கிடைக்கலாம். வெளிநாட்டு கப்பலில் பணி செய்பவர்கள் சில நேரம் துறைமுகத்தில் தங்க நேரிட்டால் மதுவோடும், மாதுவோடும் இளைப்பாற விரும்புவார்கள்.

- இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்தை கருணாநிதியும், நெடுமாறனும் ஆதரிக்கிறார்களே?

இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு மத்திய அரசு ரூ 25,000/ கோடியில் கொள்கை அளவில் ஒப்புதல் அளித்து விட்டதாகவும், மாநில அரசு கையெழுத்து போட்டு விட்டதாகவும் மத்திய தகவல் தொடர்பு மற்றும் தகவல் தொழில்நுட்பத்துறை அமைச்சர் ரவி சங்கர் பிரசாத் தெரிவித்தார். இத்திட்டத்தை ஆதரித்து திமுக தலைவர் கருணாநிதி மற்றும் பழ. நெடுமாறன் ஆகியோர் அறிக்கை வெளியிட்டனர்.

கருணாநிதியின் நோக்கம், சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை எப்படியாயினும் நிறைவேற்றிவிட வேண்டும். அத்திட்டத்தை நான்தான் முதலில் பரிந்துரை செய்தேன் எனச் சொல்ல வேண்டும் என்று நினைக்கிறார். நெடுமாறனின் நோக்கம், இலங்கையின் செல்வாக்கை எப்படியாயினும் குறைத்துவிட வேண்டும். அதற்கு இனயம் துறைமுகம் வாய்ப்பாக அமையலாம் என நினைக்கிறார். அது உண்மையிலேயே சாத்தியமில்லை.

முதலாவதாக, இலங்கையிலுள்ள துறைமுகங்கள் சீனா அரசால் நவீனமயம் ஆக்கப்பட்டவை. அதற்கான யுக்திகள் இந்திய அரசிடம் கிடையாது. இரண்டாவதாக, இலங்கையைப் பகைத்து கொள்ள இந்தியா ஒருபோதும் விரும்பாது. இலங்கையிலுள்ள துரையப்பா விளையாட்டு மைதானத்தை புதுப்பிக்க மோடி அரசு 7 கோடி ரூபாயும், 50.61 கோடி ரூபாய் செலவில் புதிய ஆம்புலன்ஸ்களையும் இலங்கைக்கு வழங்கியுள்ளது. இதுகுறித்து மோடி பேசும்போது, இந்தியா உதவியுடன் இலங்கையில் பல பகுதியில் பல்வேறு திட்டப்பணிகள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. இந்தியா இலங்கை இடையேயான உறவு எப்போதும் நிலைத்திருக்கும் என்றார்.

சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை பெரியளவில் மோடி அரசு நிறைவேற்றாது. இலங்கையை பகைத்துக் கொள்ள இந்தியா ஒருபோதும் விரும்பாது. அதேவேளையில், சேது சமுத்திரத் திட்டத்தை பெரியளவில் நிறைவேற்றுவதற்கு வாய்ப்பில்லை என்று ஆய்வு முடிவுகள் தெரிவிக்கின்றன. இதனால் இலங்கையை சுற்றித்தான் சரக்குக் கப்பல்கள் செல்ல வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படும். பெரிய அளவில் இழப்பை சந்திக்க நேரிடும். செலவு செய்கிற முதலும் கிடைப்பதற்கு வாய்ப்பில்லை.

- குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் 2000 ஏக்கரில் அமையும் என டி.ஆர். பாலு ஏற்கனவே கூறியிருந்தாரே?

குளச்சலில் 2 ஆயிரம் ஏக்கர் பரப்பளவில் வர்த்தகத் துறைமுகம் அமைக்கப்படும் என அப்பொழுது மத்திய அமைச்சராக இருந்த டி.ஆர். பாலு மணவாளக்குறிச்சியில் வைத்து பத்திரிகையாளர்களுக்கு பேட்டியளித்தபோது கூறினார். இச்செய்தி 19 சூலை 2006 தினகரன் பத்திரிகையில் வெளிவந்துள்ளது.

‘‘கடந்த மாதம் முதல்வர் கருணாநிதி, பிரதமர் மன்மோகன் சிங்கை நேரில் சந்தித்து குளச்சல் துறைமுகம் உட்பட பல்வேறு திட்டப்பணிகள் குறித்து கோரிக்கை விடுத்துள்ளார். அதன்படி குளச்சலில் வர்த்தகத் துறைமுகம் அமைப்பது குறித்து

ஆய்வு செய்ய முதல்வரின் கட்டளையை ஏற்று இங்கு வந்துள்ளேன். குளச்சலில் வர்த்தகத் துறைமுகம் அமைப்பது குறித்து உரிய நடவடிக்கை எடுக்க துறை அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிடப்பட்டுள்ளது. திட்ட மதிப்பீட்டு அறிக்கை, தொழில்நுட்ப பொருளாதார அறிக்கை ஆகிய இரண்டும் தயாரிக்கும் பணி தொடங்கியுள்ளது. இதற்கு ஓராண்டு வரை ஆகும். ஆயினும் அப்பணிகளை விரைவில் முடிக்க அதிகாரிகளுக்கு அறிவுறுத்தப்பட்டுள்ளது.

குளச்சல் துறைமுகத்திற்கான நிதி ஒதுக்கீடுகள் குறித்து தமிழக முதல்வர் முடிவு எடுப்பார். இது முழுக்க முழுக்க மாநில அரசுக்கு சொந்தமான துறைமுகம். உரிய உதவிகள் வழங்குவது மட்டுமே மத்திய அரசின் பணி. துறைமுகப் பணிகளுக்கான திட்ட அறிக்கையை தயார் செய்ய உலகம் முழுவதும் இருந்து ஒப்பந்தம் கோரப்படுகிறது. ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் வெளிப்படையாகவே பெறப்படும்.

வர்த்தகத் துறைமுகத்திற்கு 7 ஆயிரம் ஏக்கர் பரப்பளவு தேவை எனக் கூறப்பட்டு வந்தது. ஆனால் குளச்சலில் 500 முதல் 2000 ஏக்கர் நிலப்பகுதிகள் போதும். இந்த 2 ஆயிரம் ஏக்கர் பகுதிகளில் மீனவ குடியிருப்பு பகுதிகளும் வருகிறது. அங்குள்ள மீனவர்களுக்கு மாற்று ஏற்பாடு செய்வது குறித்து மாநில அரசு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும்.

குளச்சலில் ரூ 23.5 கோடி உத்தேச மதிப்பீட்டில் மீன்பிடித் துறைமுகம் அமைக்கப்பட இருக்கிறது. இதில் படகுகள் நிறுத்த வசதி செய்யப்படும்" என மத்திய அமைச்சர் டி.ஆர். பாலு கூறினார்.

குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் அமைந்தால் கொட்டில்பாடு, புதூர்த்துறை, பெரியவிளை, சின்னவிளை ஆகிய மீனவ கிராமங்கள் அப்புறப்படுத்தப்படும் என்பதைத்தான் டி.ஆர். பாலு மறைமுகமாக சுட்டிக் காட்டினார். இத்தனைக்கும் குளச்சலில் வர்த்தகத் துறைமுகம்தான் கொண்டுவருவோம் என டி.ஆர். பாலு தெளிவாக குறிப்பிட்டுள்ளார். இப்பொழுது இத்திட்டத்தை இராதாகிருஷ்ணன் இனயத்திற்கு நகர்த்தியது மட்டுமின்றி பெட்டகத் துறைமுகமாகவும் மாற்றிவிட்டார். அதற்குக் காரணம் குளச்சலில் பெட்டகத் துறைமுகம் வந்தால் 2 ஆயிரம் ஏக்கர் நிலப்பரப்பில் உள்ள இந்துக்களின் சொத்துக்களும், குடியிருப்புகளும் அதிகமாக பாதிக்கப்படும் என்பதும், அவர்களின் வாக்கு வங்கியை இழக்க வேண்டிய சூழ்நிலை ஏற்படும் என்பதும்தான் முற்றிலும் உண்மை.

- இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்தை ஜெயலலிதாவும் ஆதரிக்கிறாரே?

சென்னை முதன்மை செயலாளர் கெ. ஞானதேசிகன் 07.09.2015 அன்று எழுதிய கடிதத்தில் (கடிதம் எண்: 12199/HM1/2014-6, Dated 01.08.2015) 16.07.2015 அன்று நடைபெற்ற குளச்சல் (இனயம்) துறைமுகத்திற்கான கூட்டம் குறித்து தமிழக அரசுக்கு தெரிவித்து விட்டேன். தமிழக அரசு பெரும் துறைமுகத்திற்கு தேவையான ஏற்பாடுகளை செய்து தரும் என்று குறிப்பிட்டுள்ளார். இதைத்தான் மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் மாநில அரசு கடிதம் தந்துவிட்டது என குறிப்பிட்டு வருகிறார்.

அதேவேளையில் இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் குறித்து தமிழக முதல்வர் ஜெ. ஜெயலலிதா எதுவும் பேசாமல் மௌனம் சாதித்து வருகிறார். இதுகுறித்து மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன், ‘‘தமிழக முதலமைச்சர் ஜெயலலிதா கருத்து தெரிவிக்காததற்கு பிரதமர் நரேந்திர மோடி மீது அவர் கொண்ட நம்பிக்கையே காரணம். பிரதமர் மீதான நம்பிக்கையின் அடிப்படையிலேயே முதல் அமைச்சர் செயல்படுவதாக நான் நம்புகிறேன்’’ (தினத்தந்தி 01.08.2016) என்கிறார்.

இருப்பினும், முதன்மை செயலாளர் கெ. ஞானதேசிகன் அறிக்கையை சாதாரணமாக எடுத்துவிட முடியாது. கூடங்குளம் அணு உலைப் போராட்டத்தின்போது, ‘‘உங்களில் ஒருத்தியாக இருப்பேன்’’ என்று சொல்லி சங்கரன்கோவில் இடைத் தேர்தலை சந்தித்துவிட்டு, வெற்றிபெற்ற பிறகு மக்களுக்கு எதிராக ஜெயலலிதா மாறிப்போன வரலாறுகள் உண்டு.

தமிழக சட்டப் பேரவையில் காங்கிரசு கட்சியைச் சார்ந்த கிள்ளியூர் சட்டமன்ற உறுப்பினர் ராஜேஷ்குமார், மத்திய அரசு குளச்சலில் சரக்குப் பெட்டக மாற்று முனையம் கொண்டு வர முயற்சித்தது. அத்துறைமுகம் இனயம் பகுதியில் அமைந்தால் சுமார் 50 ஆயிரம் மக்கள் வீடுகளையும், விளைநிலங்களையும் இழப்பார்கள். சொந்த இடத்திலேயே அகதிகளாக ஆக்கப்படுவார்கள். எனவே மக்களின் வாழ்வாதார நலன் கருதி இத்திட்டத்தை மக்கள் குடியிருப்பு அதிகம் உள்ள இனயம் பகுதியில் அமைக்காமல் மக்கள் குடியிருப்பு இல்லாத பகுதிக்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டும் என்றார்.

இருப்பினும், குளச்சல் பெட்டகத் துறைமுகத்தை ஆதரித்தோ அல்லது எதிர்த்தோ தமிழக முதலமைச்சர் ஜெ. ஜெயலலிதா இதுவரையும் எந்தவொரு அறிக்கையும் வெளியிடவில்லை. பெட்டகத் துறைமுகம் குளச்சலில் அமைய வேண்டுமா? அல்லது இனயத்தில் அமைய வேண்டுமா? என்பதான ஆயுதம் தமிழக முதலமைச்சரிடம் இருக்கிறது; நீதிமன்றத்திடமும் இருக்கிறது. இதுசம்பந்தமாக தமிழக முதலமைச்சரை நேரடியாக சந்தித்து விளக்கம் அளிப்பது மீனவர்களுக்கு பலனைத் தரலாம்.

- இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்தைக் கொண்டு வந்தே தீருவேன் என்பதில் ஒரு கத்தோலிக்க பாதிரியாரும் இடம் பெற்றுள்ளாரே?

இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் சம்பந்தமாக ஜெ. ஜெயலலிதாவின் ஆதரவைப் பெற வேண்டுமென குமரி மாவட்டத்திலுள்ள குமரி மகா சபா என்கிற அமைப்பு

முயற்சி எடுத்து வருகிறது. குமரி மகா சபா அமைப்பானது இராதாகிருஷ்ணனுக்கு ஆதரவாக தொடர்ந்து இயங்கி வருகிற ஒரு அமைப்பு ஆகும். இக்குழுவானது ஜெ. ஜெயலலிதாவின் ஆதரவைப் பெறுவது சம்பந்தமான ஒரு கடிதத்தை அதிமுக, திமுக, காங்கிரசு, பாஜக, சிபிஐ (எம்), சிபிஐ, சிஎஸ்ஐ ஆயர், கத்தோலிக்க ஆயர் ஆகியோருக்கு 31 டிசம்பர் 2015 அன்று அனுப்பி வைத்துள்ளது.

அக்கடிதத்தில் இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு ஜெ. ஜெயலலிதாவின் ஆதரவைப் பெறும் வகையில் குமரி மகா சபா ஒரு குழுவை உருவாக்கியுள்ளது. அக்குழுவில் ஒரு கத்தோலிக்க பாதிரியார் ஒருவரும் இடம் பெற்றுள்ளார். அவர் ஒரு மீனவ சமூகத்தைச் சார்ந்தவர். அதுவும் பாதிப்பிற்கு உள்ளாக இருக்கும் ராமன்துறை ஊரைச் சார்ந்தவர். அவர்தான் அருள்பணியாளர் ஜோசப் ஜஸ்டஸ். கோட்டாறு மறைமாவட்ட அன்பியப் பணிக்குழு செயலாளர்.

இனயத்தில் அமைய இருக்கும் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு எதிர்ப்பு தெரிவித்து 01.08.2016 அன்று ராமன்துறையில் வசித்துவரும் ஒட்டுமொத்த மீனவர்களும் கடலில் மீன்பிடிக்கச் செல்லாமலும், அப்பகுதியைச் சார்ந்த கடை உரிமையாளர்கள் கடையடைப்பு நடத்தியும், ஊர் மக்கள் அனைவரும் ஒற்றுமையாக இருந்து உண்ணாவிரதப் போராட்டத்தில் பங்கெடுத்தனர் என்பது சிறப்புக்குரிய அம்சமாகும். அப்போராட்டம் அருள்பணியாளர் ஜோசப் ஜஸ்டஸ் காதுகளில் ஒலித்திருக்கும்.

- பெட்டகத் துறைமுகம் தொடர்ந்து செயல்பட ஒரு அனல் மின் நிலையம் அமைப்பது குறித்தும் அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டுள்ளதே?

பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு மின்சார தேவை என்பது எப்பொழுதும் இருந்து கொண்டே இருக்கும். கப்பல்களுக்கு தேவையான மின்சாரத்தை வழங்க வேண்டியது துறைமுக அதிகாரிகளின் பொறுப்பாகும். குமரி மாவட்டத்தில் போதியளவு மின்சாரப் பயன்பாடு மக்களுக்கே கிடைக்கவில்லை. இந்நிலையில் பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு ஒரு அனல்மின் நிலையம் அமைக்க வேண்டும் என்று அறிக்கையில் சொல்லப்பட்டுள்ளது. இதற்கான நிலக்கரியை எங்கிருந்து கொண்டு வருவார்கள் என்பது ஒரு கேள்விக்குறியாக இருந்தாலும் பேரழிவை ஏற்படுத்தும் அனல்மின் திட்டங்கள் தமிழகத்திற்கு தேவையில்லை என ஜெய் ஷார்தா தெரிவித்துள்ளார்.

அனல்மின் திட்டம் சம்பந்தமாக மின் பொருளாதாரம் மற்றும் நிதி பகுப்பாய்வு நிறுவன நிதி ஆலோசகர் ஜெய் ஷார்தா 3 ஆகஸ்ட் 2016 அன்று சென்னையில் பத்திரிகையாளர்கள் மத்தியில் கூறியதாவது: ‘‘தமிழகத்தின் மின் திட்டங்கள், மாநில மின் உற்பத்தி மற்றும் பயன்பாடு குறித்து எங்கள் அமைப்பு சார்பில் ஒரு பகுப்பாய்வு நடத்தியிருக்கிறோம். அதன்படி, தமிழகத்தில் தினமும் 15 ஆயிரத்து 500 மெகாவாட் மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது. இதில் அதிக பட்சமாக 14 ஆயிரத்து 800 மெகாவாட் மின்சாரம்தான் பயன்படுத்தப்படுகிறது.

மின் பரிமாற்றத்தின்போது 24.4 சதவீதம் அளவிலான மின்சாரம் கசிந்து இழப்பு ஏற்படுகிறது. ஜெர்மனியில் இந்த இழப்பு 5 சதவீதமாக உள்ளது. மேலும் தமிழகத்திலுள்ள அனைத்து அனல்மின் நிலையங்களும், அதன் முழு திறனில்

58 சதவீதம் அளவுக்கு மட்டுமே செயல்படுகின்றன. ஏற்கெனவே மின் வாரியத்தின் கடன் ஆண்டுக்கு 12 சதவீதம் அதிகரித்து வருகிறது.

இந்நிலையில் தமிழ்நாடு மின்சார வாரியம் சார்பில், நிலக்கரி மூலம் 4 ஆயிரம் மெகாவாட் மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யும் செய்யூர் அனல் மின் திட்டத்தை ரூ. 27 ஆயிரம் கோடி செலவில் செயல்படுத்த நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இதன்மூலம் உற்பத்தி செய்யப்படும் மின்சாரம், ஒரு யூனிட் ரூ. 5.93 ஆக இருக்கும் என விலை மதிப்பீடு செய்யப்பட்டு உள்ளது. மற்ற அனல்மின் நிலையங்களில் உற்பத்தி செய்யப்படும் மின்சாரத்தின் விலையை விட இது மிக அதிகம். இது நுகர்வோரையும், வரி செலுத்தும் மக்களையும் பாதிப்பிற்கு உள்ளாக்கும். மேலும், அனல்மின் திட்டத்தால் பல்வேறு சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகளும் ஏற்பட வாய்ப்புள்ளது. அதனால் தமிழக அரசு, தமிழகத்துக்கு பேரழிவை ஏற்படுத்தும் மெகா அனல்மின் திட்டங்களை செயல்படுத்தத் தேவையில்லை. அந்த நிதியைக் கொண்டு, மின் பரிமாற்ற இழப்பை குறைப்பதற்கான கட்டமைப்புகளை மேம்படுத்தலாம்'' என்றார். (4 ஆகஸ்ட் 2016 தி இந்து).

அனல் மின் நிலையம் சுற்றுச்சூழலை மாசுபடுத்தும் என்று மின் பொருளாதாரம் மற்றும் நிதி பகுப்பாய்வு நிறுவன நிதி ஆலோசகர் ஜெய் ஷார்தா கூறியள்ளது கூர்ந்து நோக்கத்தக்கது. அனல்மின் நிலையம் சுற்றுச்சூழலை மாசுபடுத்தும் எனத் தெரிந்தும் மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் பெட்டகத் துறைமுகம் என்கிற பெயரில் குமரி மண்ணில் அனல்மின் நிலையத்தைக் கொண்டுவர முயலுகிறார். ஏற்கெனவே மணவாளக்குறிச்சி அரியவகை மணல் ஆலையால் புற்றுநோயால் பாதிக்கப்பட்டிருக்கும் குமரிவாழ் மக்கள், இனிமேல் அனல்மின் நிலையத்தால் வரும் பாதிப்புகளையும் அனுபவிக்க சொல்வது இராதாகிருஷ்ணனை வெற்றிபெற வைத்து பாராளுமன்றத்திற்கு அனுப்பியதன் பரிசாகக்கூட இருக்கலாம்.

சுற்றுச்சூழல் ஆர்வலர்கள் இதற்கான பிரச்சாரத்தை முன்னின்று நடத்தி மக்கள் மத்தியில் விழிப்புணர்வை ஏற்படுத்த முன்வர வேண்டும்.

- பெட்டகத் துறைமுகத்தை இனயத்தில் அமைக்கக்கூடாது என்று சொல்லி போராட்டத்தை முன்னெடுத்து வரும் சமூகப் போராளிகள் யார்?

பெட்டகத் துறைமுகத்தை இனயத்தில் அமைக்கக்கூடாது என்று பலர் போராட்டத்தை முன்னெடுத்து வருகிறார்கள்.

குறிப்பாக, போராட்டக் குழுத் தலைவர் டல்லஸ், போராட்ட குழு ஒருங்கிணைப்பாளர் அன்பரசன், குளச்சல் முன்னாள் நகர்மன்றத் தலைவர் சேசைய்யா, இனயம் பஞ்சாயத்துத் தலைவர் யூஜின், வழக்கறிஞர் ஸ்டான்லி காஸ்மிக் சுந்தர், நெய்தல் மக்கள் இயக்கத் தலைவர் குறும்பனை சி. பெர்லின், கடலோர மக்கள் வளர்ச்சி மன்றத் தலைவர் சாம் மிக்கேல், சமம் குடிமக்கள் இயக்க செயலாளர் கடிகை ஆன்றனி, நிலவுரிமை கூட்டமைப்புத் தலைவர் போஸ், தலித் அமைப்புகளின் கூட்டமைப்புத் தலைவர் ரவி, தமிழ்நாடு மீனவர் பேரவை மாவட்டத் தலைவர் ஜோர்தான், தேசிய மீன் தொழிலாளர் சங்க மாநிலத் தலைவர் ஜார்ஜ் ராபின்சன்,

பாரம்பரிய மீனவர் சங்கத் தலைவர் மகேஷ், தெற்காசிய மீனவர் தோழமை இயக்கப் பொதுச் செயலாளர் சர்ச்சில், முக்குவர் நலப் பேரவைத் தலைவர் அனிஸ்டன், கடலோர மக்கள் வளர்ச்சி மன்றச் செயலாளர் ஜாண் கிறிஸ்டோபர், சமம் இதழின் ஆசிரியர் அருள்ராஜ், தாமஸ் கொச்சேரி மீன்பிடித் தொழிலாளர் யூனியன் தலைவர் ஆன்றனி கிளாரட், கடலோர அமைதி மற்றும் வளர்ச்சிக் குழு இயக்குநர் ஸ்டீபன் ஆகியோர் ஆவர்.

இதைத்தவிர பல்வேறு அரசியல் கட்சித் தலைவர்களும், பங்குப் பேரவை பொறுப்பாளர்களும், இளைஞர் இயக்கப் பொறுப்பாளர்களும், பக்த சபை பொறுப்பாளர்களும் போராட்டத்தை முன்னெடுத்து வருகின்றனர்.

- இனயம் ஊர்ப் பெயரை இனையம், இணையம் என்று அழைப்பது சரிதானா?

இனயம் என்பது தமிழ்ப் பெயரல்ல. யோனா என்ற பிராகிருத சொல்லில் இருந்தே யவன என்ற சொல் தோன்றியது. இந்தியாவுக்கு கடல் வழியே கப்பல்களில் வந்து வாணிகம் செய்த கிரேக்கரையும், பிற்பாடு ரோமானியரையும் யவனர் என்று சங்க நூல்கள் குறிப்பிடுகின்றன.

கடல் வணிகத்தின்போது கப்பல் தலைவனுக்கு பாதுகாவலராக வந்த யவனர், மிலேச்சர் என அழைக்கப்பட்டனர். இவர்களில் சிலர் தமிழ் அரசர்களுக்கு மெய்காப்பாளராகவும் இருந்துள்ளனர். இவர்கள் பொன்னை பண்டமாற்றாகக் கொடுத்துவிட்டு கறி என்னும் மிளகை மூட்டை மூட்டையாக வாங்கிச் சென்றனர். ‘‘யவனர் தந்த வினைமாண் நன்கலம் பொன்னோடு வந்து கறியோடு பெயரும்’’ என அகநானூறு 149 குறிப்பிடுகிறது. கடியப்பட்டணத்தைச் சார்ந்த கடியலூர் உருத்திரங்ககண்ணனார் பாடிய பெரும்பாணாற்றுப்படையில் பார்ப்பனர்கள் வேள்வி செய்து நிறுவிய வேள்வித்தூணின் உச்சியில் யவனர்கள் விளக்கு ஏற்றிவைத்த செய்தி கிடைக்கிறது. ‘‘கேள்வி அந்தணர் அருங்கடன் கிறுத்த வேள்வித்தூணத்து அசைஇ யவனர் ஓதிம விளக்கின் உயர்மிசைக்கொண்ட’’ (315-317).

யவனர்கள் செய்த தானியங்கி ஆயுதங்கள் குறித்தும், எதிரிகள் மீது ஈட்டிகளையும், அம்புகளையும் எறிவதற்கு கோட்டை உச்சியில் யவனப் பொறிகள் அமைத்ததையும், பலவகை உருவம் படைத்த ஆயுதங்களை ஏவ எந்திரங்களை தயாரித்ததையும் திருத்தக்கத் தேவர் எழுதிய சீவக சிந்தாமணி (104, 114, 537, 1146, 1475) நூல் குறிப்பிடுகிறது.

அன்னத்தை தலையிலே கொண்ட ஓதிம விளக்கு, பாவை ஒருத்தி அகல் விளக்கை கையில் ஏந்தி நிற்கும் ஐந்து திரிகள் கொண்ட பாவை விளக்கு ஆகியவற்றை யவனர்கள் விற்பனை செய்து வந்துள்ளனர். இதனை ‘யவனர் இயற்றிய வினைமாண் பாவை’ என நக்கீரர் குறிப்பிடுகிறார். யவனர்கள், முக்குவர்களைப்போன்று முரட்டுக் குணம் உடையவர்கள். சிற்பக் கலையில் சிறந்தவர்கள். குளச்சல் துறைமுகம் வழியாக வணிகம் செய்ய வந்த யவனர்கள் தங்கிய பகுதியே இனயம் என்றானது.

''இரண்டாயிரம் ஆண்டிற்கு முன்பிருந்தே தென்னாட்டு நெய்தல் மண்ணில் இயங்கி வந்த யவனர்களின் குடியிருப்புக்களில் இனயம் ஒன்றாக இருந்திருக்க வேண்டும்'' என்று ஆய்வாளர் பள்ளம்துறை தொ. சூசை மிக்கேல் ''வள்ளுவர் நெய்தல் நிலத்தவரே!'' என்ற நூலில் குறிப்பிடுகிறார்.

இனயம் ஊர்ப் பெயரை 'இனையம்' என்றோ அல்லது 'இணையம்' என்றோ அழைப்பது சரியானதல்ல, 'இணையம்' என்றால் 'கணனி யுகம்' என்று அர்த்தம். 'இனையம்' என்றால் 'நாங்கள் இப்படிப்பட்டவர்கள்' என்று அர்த்தம். இவ்வூர் பெயர் இந்த அர்த்தத்தில் இயங்கவில்லை. யவனர்கள் குடியேறி வாழ்ந்த பகுதியே கால ஓட்டத்தில் இனயம் என்றாகியது. வரலாற்று சிறப்புமிக்க அவ்வூரை இனயம் என்று அழைப்பதே சாலச்சிறந்தது.

- குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகத்தை கைவிட முடியாது என மோடி சொல்லியிருக்கிறாரே?

இனயம் துறைமுகத்தை கைவிட வேண்டும் என்ற கோரிக்கையுடன் கேரள முதல்வர் பினராயி விஜயன், கேரள துறைமுகத்துறை அமைச்சர் கடனபள்ளி ராமச்சந்திரன், முன்னாள் மத்திய இணையமைச்சர் சசி தரூர், பாராளுமன்ற உறுப்பினர் பி. கருணாகரன், சி.பி. நாராயணன், நடிகரும் பாராளுமன்ற உறுப்பினருமான சுரேஷ் கோபி ஆகியோர் தலைமையில் ஒரு குழு பிரதமர் மோடியை சந்தித்தது. அப்பொழுது அவர், குளச்சல் பெட்டகத் துறைமுகத்தைக் கைவிட முடியாது. விழிஞ்ஞம் துறைமுகத்திற்கு தேவையான உதவிகளை மத்திய அரசு வழங்கும் என்றார்.

வெளியே வந்த கடனபள்ளி ராமச்சந்திரனை பத்திரிகையாளர்கள் சந்தித்து கேட்டபோது, ''இனயம் துறைமுகத்தால் விழிஞ்ஞம் துறைமுகத்தின் வர்த்தகம் பாதிக்கப்படும் என்று பிரதமரிடம் எடுத்துரைத்தோம். ஆனால் குளச்சல் துறைமுகத்தால் கேரளாவுக்கு எவ்வித பாதிப்பும் ஏற்படாது என்று பிரதமர் உறுதியளித்துள்ளார்'' என்றார்.

அது உண்மைதானே. கௌதம் அதானியை கைகழுவுவது இலகுவான காரியம் அல்ல என்பது ஊரறிந்த விசயம்தானே.

- குளச்சலில் அமைக்கப்படும் ஆழ்கடல் மீன்படித் துறைமுகம் மிக முக்கியமென மோடி கூறியிருக்கிறாரே?

''நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு வர்த்தக ரீதியில் விழிஞ்ஞத்தில் அமைக்கப்படும் துறைமுகமும், குளச்சலில் அமைக்கப்படும் ஆழ்கடல் மீன்பிடித் துறைமுகமும் முக்கியமானவை என்பது மத்திய அரசின் நிலைப்பாடு. அனைத்து அம்சங்களையும் கருத்தில் கொண்ட பிறகுதான் இரு பகுதிகளிலும் துறைமுகத் திட்டங்களைச் செயல்படுத்த தீர்மானிக்கப்பட்டது. அதன் அடிப்படையில் குளச்சல் துறைமுகத் திட்டத்தை மத்திய அரசு செயல்படுத்தும்'' என மோடி சொன்ன செய்தியை தினமணி (30.07.2016) வெளியிட்டுள்ளது. அவர் மேலும், ''இரு துறைமுகங்களுக்கான நோக்கமும், வருவாய் ஈட்டலும், செயல்முறையும் வெவ்வேறானவை'' என்கிறார். மோடியின் கணிப்புப்படி விழிஞ்ஞத்தில் அமைக்கப்படும் பெட்டகத் துறைமுகமும், குளச்சலில் அமைக்கப்படும் ஆழ்கடல் மீன்பிடித் துறைமுகமும் வெவ்வேறானவை.

குளச்சலில் வருவது ஆழ்கடல் மீன்பிடித் துறைமுகமா? அல்லது பெட்டகத் துறைமுகமா? என்கிற விவரம் மோடிக்கு சொல்லப்படவில்லை. ஒரு பிரதமரே இது சம்பந்தமான விவரத்தை அறிந்து கொள்ளாமல் பேசுவது ஏற்கத்தகுந்தது அல்ல. இதன்மூலம் குளச்சல் துறைமுகம் குறித்து மோடிக்கு எதுவும் தெரியவில்லை என்பதைத்தான் இது காட்டுகிறது.

- மீன்வளத்துறைக்கு தனி அமைச்சகம் அமைப்போம் என்கிற வாக்குறுதி என்னானது?

கணக்கு பாடம் எடுக்க கணக்கு வாத்தியார் தேவை. தமிழ் பாடம் எடுக்க தமிழ் வாத்தியார் தேவை. ஆங்கிலப் பாடம் எடுக்க ஆங்கில வாத்தியார் தேவை. மீன்வளத்துறைக்கு மீன்பிடி அனுபவம் தெரிந்தவர் தேவை.

ஆங்கிலப் பாடம் எடுப்பவரை தமிழ் பாடம் எடுக்கச் சொன்னால் எப்படி இருக்கும்? துறை சார்ந்த விசயங்களில் துறையைப் பற்றி தெரியாதவர்களைப் போட்டால் கோளாறுதான் ஏற்படும் என்பது அனைவரும் அறிந்ததே. நாங்கள் ஆட்சிக்கு வந்தால் மீன்பிடிக்கு தனி அமைச்சகம் அமைப்போம் என்ற வாக்குறுதியை மோடி நிறைவேற்றாமல் போனதால் வந்த கோளாறாக இருக்கலாம் அல்லது கடலைப் பற்றியும், மீன்பிடி யுக்திகளைப் பற்றியும், கப்பல்களைப் பற்றியும் தெரியாதவர்களை அமைச்சர்களாக போட்டதால் வந்த கோளாறாக இருக்கலாம்.

“மேலைநாட்டு இறக்குமதியாளர்கள், சரக்குகளை அவை தயாரிக்கப்படும் இடத்திலேயே வந்து கொள்முதல் செய்யும் நிலை ஏற்பட்டிருப்பதால், எந்த சரக்கு, எந்த சரக்குப் பெட்டகத்தில், எந்த கப்பலில், எந்த பயணத்தில், எந்த துறைமுகத்திலிருந்து பயணிக்க வேண்டும் என்று அவர்களே முடிவு செய்கிறார்கள். அவர்களுடைய நன்மதிப்பைப் பெறுவதற்கு குளச்சல் (இனயம்) துறைமுகத்திற்கு ஏதாவது வாய்ப்பிருக்கிறதா என்றால் நிச்சயமாக இல்லை” என்கிறார் கப்பலில் பணி செய்தவரும், சாகித்ய அகாடமி விருது பெற்றவருமான எழுத்தாளர் ஜோ டி. குருஸ்.

வெளிநாட்டிற்கு அடிக்கடி சென்று வருவதை விட்டுவிட்டு இந்தியாவில் என்ன நடக்கிறது என்பதை மோடி அறிந்து கொள்வதே நாட்டிற்கு பயனுள்ளதாக இருக்கும்.

- இனயம் துறைமுகம் அமெரிக்காவுக்கு தாரை வார்க்கப்படுவதாக சொல்கிறார்களே? உண்மையா?

இனயம் துறைமுகம் ராணுவ தேவைக்காக அமைக்கப்படுகிற துறைமுகம் என பேச்சு அடிபடுகிறது. துறைமுகத்தில் 40% பகுதிகள் மட்டுமே ராணுவத்திற்கு பயன்படுத்தப்படும் என்கிற செய்தியும் உலா வருகிறது. அதற்கும் மேலாக இத்துறைமுகம் அமெரிக்காவின் கப்பற்படைத் தளமாக இயங்க வாய்ப்புள்ளதாக செய்தி வருகிறது. அச்செய்தி சரியில்லை என்றும் ஆரோக்கியபுரம், சின்னமுட்டம் கடற்கரைப் பகுதிகள் அமெரிக்க ராணுவத்திற்கு ஒதுக்கப்பட உள்ளதாக செய்திகள் வலம் வருகிறது. அதற்கான ஆதாரம் எதுவும் முறைப்படி அரசிடமிருந்து வெளிவரவில்லை.

இந்திய ராணுவத்திற்குத் தேவையான சில தளவாடங்களையும், நான்கு அணு உலைகளையும் அமெரிக்கா தருவதற்கு தயாராக உள்ளது. அதற்கான ஒப்பந்தம் ஏற்கெனவே கையெழுத்து ஆகியுள்ளது. அதன் பரிமாற்றமாகத்தான் அமெரிக்காவின் வேண்டுகோளுக்கு இணங்க தெற்கு எல்லையில் ஒரு கப்பற்படைத் தளம் அமைத்துக் கொடுக்க விரும்புகிறது. சீனா தனது ராணுவத் தளவாடங்களை இலங்கையில் நிறுவி வருவதால் அதற்கு ஈடுகொடுக்கும் வகையில் அமெரிக்கா தனது ராணுவத் தளவாடங்களை தெற்கு எல்லையில் இறக்கி வைக்க விரும்புகிறது. சீனாவுக்கு போட்டியாகத்தான் ரூ 26,818 கோடி முதலீட்டில் புதிய துறைமுகம் அமைக்க மத்திய அரசு தீவிரம் என்கிற தி இந்து பத்திரிகைச் செய்தி (20.07.2016) இதைத்தான் உணர்த்துகிறது.

பாகிஸ்தானின் குவாதர் பகுதியில் சீனா ஒரு கப்பல் துறைமுகத்தை கட்டியுள்ளது. இலங்கை, மாலத்தீவு மற்றும் வங்கதேசம் ஆகிய நாடுகளிலும் சீனா துறைமுகம் கட்டி வருகிறது. விழிஞ்ஞும் துறைமுகத்தை சீனா கட்டித் தருவதற்கு முன்வந்தது. அதனை இந்திய அரசு ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. சீனாவுடன் இந்தியா நல்லுறவு வைத்துக் கொண்டாலே எல்லா பிரச்சனைகளும் முடிவுக்கு வந்திருக்கும். அதனை மோடி அரசு செய்ய விரும்பவில்லை. ஏனெனில் மத உணவர்வை ஊட்டி வளர்ப்பதற்கு யுத்த அச்சுறுத்தல் வழிவகை செய்யும்.

இந்தியா எவ்வளவு உதவிகளை இலங்கை, வந்கதேசம் ஆகிய நாடுகளுக்கு செய்தாலும் போர் காலங்களில் சீனா, பாகிஸ்தான், இலங்கை, வங்கதேசம் ஆகிய நாடுகள் ஒன்றாக நிற்கும். இந்தியாவிற்கு எதிராக ஜம்மு காஷ்மீரும் நிற்கும். இந்தியாவால் தாக்கு பிடிக்க முடியாது. அண்டை நாடுகளிடம் நல்லிணக்கம் பேணுவதைவிட அமெரிக்காவின் அடிமையாக தன்னை வைத்துக் கொள்வதில் மோடி அரசு பெருமை அடைகிறது. பெட்டகத் துறைமுகங்கள் அனைத்தும் போருக்கான முன்னேற்பாடுகள் ஆகும். ஈராக்கை கப்பற்படை மூலம்தான் அமெரிக்கா அழித்ததை நினைவிற் கொள்ள வேண்டும்.

அமெரிக்காவுக்கும் சீனாவுக்கும் எந்தவொரு விசயமும் ஒத்துப்போவதில்லை. அமெரிக்காவுக்கும் சீனாவுக்கும் யுத்தம் வருகிறபோது அதன் செலவை இந்தியா ஏற்க வேண்டும் என்று அமெரிக்க இந்தியாவை நிர்பந்திக்கலாம். இந்தியாவும் அதற்கு இணங்க வேண்டிய சூழ்நிலை உருவாகலாம். அமெரிக்கா, சீனாவின் ராணுவத் தளவாடங்களை தாக்க முற்படும்போது, சீனாவானது கூடங்குளம் அணு உலையை இலங்கையில் இருந்துகொண்டு தாக்கும். இப்படிப்பட்ட ஒரு சூழலுக்கு இனயம் துறைமுகம் தயார் செய்யப்படுகிறதா என்கிற கேள்வி எழுகிறது.

அமெரிக்காவை இந்தியாவிற்குள் கொண்டுவருவது எவ்வளவு பெரிய கேடு என்பதனை உலக நாடுகள் அனைத்தும் அறிந்திருக்கின்றன. பாகிஸ்தானையும், சீனாவையும் சமாளிக்க அமெரிக்காவின் அடிமையாக இந்தியா மாறி வருவது வருத்தத்திற்கு உரிய விசயம். நாகசாகி, கிரோசிமா போன்று குமரி மண் விரைவில் நாசமாகலாம். இந்தியா வல்லரசாகும் என்பது ஒரு மாயை. ஆயுதங்களை விற்பனை செய்யும்

தொழிலை தொடர்ந்து அமெரிக்கா செய்யும். அதன் முன்யுக்தியாக அமெரிக்கா ஆயுதங்களை பாகிஸ்தானுக்கு விற்பனை செய்து வருகிறது.

- சர்வதேச ஆகாய விமானம் அமைப்பதற்கான நிலம் கையகப்படுத்தப்பட்டு விட்டதா?

கோவளம், அதன் அருகிலுள்ள உப்பளம், சாமிதோப்பு மற்றும் அதன் சுற்றுவட்டாரப் பகுதிகள் அனைத்தும் ஆகாய விமான நிலையம் அமைப்பதற்கு வசதியாக வருவாய்த் துறை அதிகாரிகளால் 1000 ஏக்கர் நிலப்பரப்பு கண்டறியப்பட்டு விட்டதாக 16 ஏப்ரல் 2010 அன்று பாராளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்த கெலன் டேவிட்சன் அன்றைய தமிழக முதலமைச்சர் மு. கருணாநிதி, தமிழ்நாடு அரசு முதன்மை செயலாளர் கெ.எஸ். ஸ்ரீபதி, கப்பல்துறை மந்திரியாக இருந்த ஜி.கெ. வாசனுக்கும் கடிதம் எழுதியுள்ளார். இது சம்பந்தமான ஆதரவு கடிதத்தை கன்னியாகுமரி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் வழங்கி விட்டதாகவும் குறிப்பிட்டுள்ளார். அதனால் அதற்கான இடத்தை தேடி அலைய வேண்டிய தேவையிருக்காது. இங்கு வருடத்திற்கு மூன்று மில்லியன் இந்தியர்களும், வெளிநாட்டினரும் கன்னியாகுமரிக்கு வந்து செல்வதால் ஆகாய விமானம் மிகத் தேவை என்பதனை குறிப்பிட்டுள்ளார்.

1000 ஏக்கர் நிலப்பகுதிக்குள் வாழும் கோவளம், சாமிதோப்பு மற்றும் அதன் சுற்றுவட்டார பகுதி மக்களை அப்புறப்படுத்த வேண்டியதுதான் பாக்கியாக உள்ளது. அவர்களை எங்கே கொண்டு தங்க வைக்க வேண்டும் என்பதற்கு இன்னும்தான் வரைபடம் போடுவார்கள்.

- மீனவர்களுக்கு பாதிப்பை ஏற்படுத்துகிற ஒரு திட்டத்தை மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் கொண்டுவர முயல்வது ஏன்?

இது மீனவர்களுக்கு மட்டும் பாதிப்பை ஏற்படுத்துகிற திட்டம் மட்டுமல்ல; நிலம் சார்ந்த மக்களையும் பாதிப்பிற்கு உள்ளாக்குகிற ஒரு திட்டம்.

முதலாவதாக, துறைமுகங்கள் மூன்று வகைப்படும். (1) மீன்பிடித் துறைமுகம், (2) வர்த்தகத் துறைமுகம் மற்றும் (3) பெட்டகத் துறைமுகம். மீன்பிடித் துறைமுகம் மீனவர்களுக்கு பயன்படுகின்ற துறைமுகம். வர்த்தகத் துறைமுகம் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்ய பயன்படுகின்ற துறைமுகம். பெட்டகத் துறைமுகம் என்பது இறக்கி வைக்கப்படும் ஒரு பொருளை குறிப்பிட்ட இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்ல உதவுகின்ற துறைமுகம்.

குமரி மக்களின் நீண்ட நாள் கோரிக்கையானது வர்த்தகத் துறைமுகம் கொண்டுவர வேண்டும் என்பதாகும். இராதாகிருஷ்ணன், வர்த்தகத் துறைமுகத் திட்டத்தை கொண்டு வராமல் குமரிவாழ் மக்களுக்கு எந்த வகையிலும் பயன்படாத பெட்டகத் துறைமுகத் திட்டத்தைக் கொண்டு வர முயற்சி செய்கிறார். அதாவது கப்பல்கள் மூலம் கொண்டுவரப்படும் கண்டயினர்களை ஒரு இடத்திலிருந்து இன்னொரு இடத்திற்கு பெரிய லாரிகள் அல்லது சிறிய கப்பல்கள் மூலம் இன்னொரு இடத்திற்கு கொண்டு சேர்க்கும் துறைமுகம்.

இரண்டாவதாக, மீனவர்களின் வாழ்வாதாரத்தை பாதிக்கும் வகையில் இனயத்தில் கொண்டு வர முயலுகிறார். அவர் பாராளுமன்றத் தேர்தலில் வெற்றி பெறுவதற்கு மீனவர்களின் வாக்குக்களே காரணமாக அமைந்திருந்தன. அதற்கான நன்றிக் கடனாகக்கூட இருக்கலாம்.

மூன்றாவதாக, குமரி மாவட்டத்தில் 99% மீனவர்கள் கிறித்தவ சமயத்தைச் சார்ந்தவர்கள். ஆர்.எஸ்.எஸ். அமைப்பில் உறுப்பினராக இருக்கும் இராதாகிருஷ்ணனுக்கு கிறித்தவ மீனவர்கள் மீது அக்கறை இருப்பதற்கு வாய்ப்பில்லை. அதனால் அவர் கிறித்தவ மீனவர்களின் நலனுக்கு எதிரான நிலைபாட்டை எடுப்பது இயல்புதான். அதன் வெளிப்பாடுதான் பெட்டகத் துறைமுகத்தை இனயத்திற்கு கொண்டு செல்வது.

- பெட்டகத் துறைமுகம் நிறைவேற தனது மந்திரி பதவியை இழப்பதற்கும் தயார் என இராதாகிருஷ்ணன் சொல்லியிருக்கிறாரே?

இனயத்தில் பெட்டகத் துறைமுகத்தை கொண்டுவர முடியவில்லை என்றால் தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்யவும் தாயார் என மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் அறிவித்துள்ளார் என்பது உண்மையே.

விளவங்கோடு இடதுகரை கால்வாயில் 2004ம் ஆண்டு முதல் கேரளா அரசு தண்ணீர் திறந்து விடவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. பத்மனாபபுரம் அரண்மனையும், கன்னியாகுமரி விருந்தினர் விடுதியும் கேரளாவின் பிடியிலிருந்து இன்னும் விடுவிக்கப்படவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. குமரி மாவடத்திலுள்ள ரயில்வே சேவையை திருவனந்தபுரம் ரயில்வே கோட்டத்திலிருந்து பிரித்து மதுரை கோட்டத்துடன் இதுவரையும் இணைக்கவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. கன்னியாகுமரி முதல் களியக்காவிளை வரை ஏற்கெனவே அமைந்துள்ள சாலையை விரிவுபடுத்த முடியவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. கடந்த ஆண்டில் ஏ.வி.எம். கால்வாயை சீரமைக்க 1000 கோடி நிதி ஒதுக்கீட்டில் வந்த பணம் 31 மார்ச் 2016 அன்று காலாவதியாகிப்போனது. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. மணவாளக்குறிச்சி அரியவகை மணல் ஆலையால் ஏற்படும் கதிர் வீச்சால் குமரிவாழ் மக்கள் பெருவாரியாக புற்று நோயால் பாதிக்கப்பட்டுள்ளனர். அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. குமரிவாழ் மக்களுக்கு மிகவும் தேவையான புற்றுநோய் சிகிட்சை மையத்தை அரசு ஏற்படுத்த முன்வரவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. நாகர்கோவில் அருகாமையிலுள்ள பார்வதிபுரத்தில் அரசுக்கு சொந்தமான ஆரச்சர் நிலத்தை சிலர் சட்ட விரோதமாக ஆக்கிரமித்து வைத்துள்ளனர். அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. சிறுபான்மையினரின் பிள்ளைகளுக்கு

கிடைப்பதுபோல் இந்து ஏழை மாணவர்களுக்கு கல்வி சலுகையை வாங்கிக் கொடுக்க முடியவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை. தன்னால் வாக்களித்தபடி சப் சாய் மையத்தை கொண்டுவர இயலவில்லை. அதற்காக தனது மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்ய இராதாகிருஷ்ணன் முன்வரவில்லை.

இனயத்தில் பெட்டகத் துறைமுகத்தை நிறைவேற்ற முடியவில்லை என்றால் மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்வேன் என்பது அவரது அரசியல் அதிகாரத்தைக் காட்டுவது மட்டுமின்றி அது ஒரு அரசியல் நாடகம் என்பதும் வெளிப்பாடாகிறது. இனயம் பெட்டகத் துறைமுகத்தால் குமரிவாழ் மக்களுக்கு என்னென்ன நன்மைகள் இருக்கிறது என்பதை இராதாகிருஷ்ணனால் பட்டியலிட முடியவில்லை.

கட்சி கொடுத்த மந்திரி பதவியை இராதாகிருஷ்ணன் ராஜினமா செய்வதைவிட மக்கள் கொடுத்த பாராளுமன்ற உறுப்பினர் பதவியை ராஜினமா செய்வதே நலம். இல்லை என்றால் “மன்னரின் வியாதியும் நீடிக்கணும்; வைத்தியரின் வேலையும் நீடிக்கணும்” என்பதுபோல் ஆகிவிடும் என்கிற சமுதாய சிந்தனை இதழின் ஆசிரியர் முனைவர் டி. பீட்டர் எழுதிய கட்டுரைதான் ஞாபகத்திற்கு வருகிறது.

மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்துவிட்டு யாருக்கு எதிராக இராதாகிருஷ்ணன் போராடப் போகிறார்? அரசுக்கு எதிராகவா? மந்திரி பதவியை ராஜினமா செய்வேன் என்பது அரசுக்கு எதிரான மிரட்டல்தானே! அரசை மிரட்டுவது தேசத் துரோகம் ஆகாதா? அரசுக்கு எதிராக போராடியதாக அணுசக்திக்கு எதிரான மக்கள் இயக்கத் தலைவர் சுப. உதயகுமாரன் மீதும், இடிந்தகரை மக்கள் மீதும் தேசத் துரோக வழக்குகளைப் பதிவு செய்தவர்கள், அரசையே மிரட்டும் வகையில் பேசிய மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் மீது தேசத் துரோக வழக்கினை பதிவு செய்ய முன்வருவார்களா?

- குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் நீண்டகால கனவுத் திட்டம் என மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் கூறுகிறாரே?

இராசாக்கமங்கலம் மீன்பிடித் துறைமுகத்தால் அங்குள்ள மக்களுக்கு சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பு ஏற்படுமென முட்டுக்கட்டை போட்டுவிட்டு குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகம் என்பது எனது 60 ஆண்டுகால கனவுத் திட்டம் என மத்திய இணையமைச்சர் இராதாகிருஷ்ணன் சொல்வது வேடிக்கையான விசயம்தான். அது உண்மையிலேயே அவரது கனவுத் திட்டமாக இருந்தால் அதனை அவர் குளச்சலில் கொண்டு வந்திருக்க வேண்டும். பெட்டகத் துறைமுகத்திற்கு பதிலாக மக்கள் விரும்பிய வர்த்தகத் துறைமுகத்தைக் கொண்டுவந்திருக்க வேண்டும். அத்துறைமுகத்தை அவர் குளச்சலில் கொண்டுவர விரும்பவில்லை என்பதால் அதனை கைவிடுவதே நல்லது.

குளச்சல் வர்த்தகத் துறைமுகத் திட்டம் ஒரு கனவுத் திட்டம் என்று தொடர்ந்து சொல்வதால் அது ஒரு கனவுத் திட்டமாக இருப்பதே குமரிவாழ் மக்களுக்கும், தேசத்திற்கும் நலம் பயக்கும். இல்லையெனில் குமரி மண் பெரிய இழப்பை சந்திக்க நேரிடும்.

- துறைமுகங்களால் மீன் இனங்கள் அழிந்து வருவதாகக் கூறப்படுகிறதே?

துறைமுகங்களால் மீன் இனங்கள் அழிந்து வருவது உண்மைதான். கப்பலில் உள்ள கழிவுகளை கடலிலே கொட்டுகின்றனர். கப்பல்களிலிருந்து கசியும் எண்ணெய்களால் மீன்களின் வாழ்வாதாரம் கேள்விக்குறியாகி உள்ளது. இதனால்தான் குறிப்பிட்ட வகை மீன்களை பிடிக்கக்கூடாது என அரசு சட்டம் இயற்றிக் கொண்டிருக்கிறது.

இந்தியாவில் மீன்வள பாடத் திட்டத்தில் மாற்றம் செய்வது தொடர்பாக மீன்வள வல்லுநர்களின் 2 நாள் கலந்தாய்வுக் கூட்டம் தூத்துக்குடி மீன்வளக் கல்லூரியில் 17 சூன் 2016 அன்று நடைபெற்றது. இதில் பங்கேற்ற இந்திய வேளாண்மை ஆராய்ச்சிக் கழகத்தின் மீன்வளப் பிரிவு பொதுத் துணை இயக்குநர் ஜே.கே. ஜெனா செய்தியாளர்களிடம் கூறியபோது: “உலக அளவில் மீன் உற்பத்தியில் இந்தியா 2வது இடத்தில் உள்ளது. ஆண்டுக்கு 10 மில்லியன் டன் மீன்கள் பிடிக்கப்படுகின்றன. அடுத்த 10 முதல் 15 ஆண்டுகளில் இதனை 16 மில்லியன் டன் அளவுக்கு அதிகரிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

இதற்காக தொழில்நுட்ப மேம்பாட்டுப் பணிகள் ஒருபுறம் நடைபெற்று வந்தாலும், அறிவு சார்ந்த பணிகளையும் மேம்படுத்த வேண்டியது அவசியம். அதனைக் கருத்தில்கொண்டு மீன்வளப் பாடத் திட்டத்தில் மாற்றங்கள் குறித்து ஆலோசனை செய்யப்படுகிறது. இன்றைய சூழ்நிலைக்கு ஏற்ப மீன்வள வல்லுநர்களை உருவாக்க வேண்டும். அதுபோல சுற்றுச்சூழல் மாசு உள்ளிட்ட பல அச்சுறுத்தல்களும் இந்தத் துறையில் உள்ளது. அவற்றை சமாளிக்கும் வகையிலும், மீன்களுக்கு ஏற்படும் நோய்களைக் கட்டுப்படுத்தும் வகையிலும் பாடத் திட்டங்களை உருவாக்க வேண்டியது அவசியம்” என்றார். (தி இந்து 18.07.2016).

அதிகளவில் வெளிநாட்டு வருமானத்தை ஈட்டித் தரும் வகையில் இந்தியாவிலுள்ள மீனவர்கள் இருந்து வருகிறார்கள். அவர்களுடைய தொழிலை மேம்படுத்துவதை விட்டுவிட்டு ஆங்காங்கே துறைமுகங்கள் துவங்கி, கடல் வளத்தை அழித்து, மீன்பிடித் தொழிலை நாசப்படுத்தி, இருக்கிற வருமானத்தையும் இழப்பது நல்ல அரசுக்கு அழகல்ல.

இந்தியாவிலேயே பாரம்பரிய தூண்டில் மீன்பிடித் தொழில் நடைபெறுகிற ஒரே இடம் இனயம் பகுதியாகும். இங்கு மீன்பிடித் துறைமுகமும், மீன்களை சந்தைபடுத்துவதற்கான குளிர்சாதன கட்டமைப்பும் அமைந்தால் ஆழ்கடல் மீன்பிடித்தல் உச்சகட்டத்தை எட்டும். அது சர்வதேச அளவில் உலகத்தரம் வாய்ந்ததாக அமையும்.

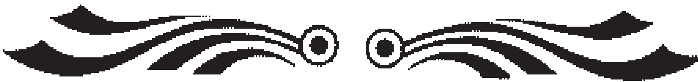
- இனயம் பகுதி மக்கள் நீதிமன்றத்தை நாடி பெட்டகத் துறைமுகத்தைத் தடுக்க முடியுமா?

குஜராத்தில் அதானியின் கைவசமுள்ள கஜிரா துறைமுகத்தால் 300 மீனவ குடும்பங்கள் இடம் பெயர்ந்ததாகவும், சுற்றுச்சூழல் பாதிப்படைந்து விட்டதாகவும், அவர்களால் மீன்பிடித் தொழில் செய்ய இயலவில்லை என்றும் கஜிரா மச்சிமார் சமிதி என்னும் அமைப்பு பசுமைத் தீர்ப்பாயத்தில் வழக்கு தொடர்ந்தது. 2016

சனவரி 28 அன்று தேசிய பசுமை தீர்ப்பாயம் அதானி குழுமத்திற்கு 25 கோடி ரூபாய் அபராதம் விதித்தது. மேலும், மீன்பிடித் தொழிலுக்கு எந்தவித பாதிப்பும் ஏற்படுத்தக்கூடாது என்றும், இத்துறைமுகம் மேலும் விரிவாக்கம் செய்யக்கூடாது என்றும், வழக்கு தொடுத்த அமைப்பிற்கு 8 லட்சம் ரூபாய் வழக்குச் செலவாக வழங்க வேண்டும் என்றும் தீர்ப்பளித்தது. விழிஞ்ஞும் துறைமுகத்தால் சுற்றுச்சூழல் பாதிக்கப்பட்டுள்ளது என பசுமை தீர்ப்பாயத்தில் வழக்கு நடைபெற்று வருகிறது.

ஒரு சிறு துறைமுகத்தைத்தான் பெரிய துறைமுகமாக மாற்ற முடியும். அப்படி என்றால் ஏற்கெனவே இருக்கிற குளச்சல் துறைமுகத்தைத்தான் பெரும் துறைமுகமாக மாற்ற முடியும். குளச்சல் துறைமுகம் குளச்சலில் வரவில்லை. அது 10 கிமீ தூரத்திலுள்ள இனயத்தில் வருகிறது. அப்படியென்றால் இனயம் துறைமுகத்தை பெரும் துறைமுகமாக அறிவிக்க முடியாது. அதனால்தான் இதனை "குளச்சல் (இனயம்) பெட்டக மாற்று முனையம்" என்கிறார்கள். இந்த உண்மையை வெளிப்படுத்தினாலே இனயத்தில் துறைமுகம் வருவதற்கு வாய்ப்பு இல்லை.

குமரி மாவட்டத்தில் இனயம் பெட்டகத் துறைமுகம் அமைந்தால் 42,000 மீனவர்களையும், 50,000 நிலம் சார்ந்த மக்களையும் இடம்பெயரச் செய்ய வேண்டும். இது குமரி மக்களின் வாழ்வாதாரத்தை மிகவும் மோசமாக்கும். பசுமைத் தீர்ப்பாயம் செல்வதற்கு முன்பாக அந்தந்த பஞ்சாயத்துகளில் நடைபெறும் கிராம சபா கூட்டத்தில் தீர்மானம் நிறைவேற்றி நீதிமன்றத்தை அணுகுவதும் மிகுந்த பலனை அளிக்கும்.



மீண்டும் ஒரு சுதந்திரம் வேண்டும்!

அரசியல்வாதிகளின்
படுக்கை அறைகளில்
தீர்மானிக்கப்படுகிறது
மக்கள் வளர்ச்சி!

ஆட்சிக் கட்டிலில்
அமர்ந்து இருப்பவர்கள்
புசித்துக் கொண்டிருப்பது
இந்தியாவின் ஈரல்!

மத வெறியர்களால்
சிதைந்து கிடக்கிறது
தேசபக்தி!

சாதியைத் தூண்டி
அதிகாரத்தை கைப்பற்றுவனிடம்
ஆட்சிக் கட்டில்!

அன்னியர்களிடம்
அடகு வைக்கப்படுகிறது தேசம்!

மீண்டும்
ஒரு சுதந்திரம் வேண்டும்!

தேசத்தின் குரலாய் எழும்புங்கள்!
தேசம் அதிர
தேசிய விடுதலை காண்போம்!
தேசத்தின் வளங்களை காப்போம்!

போராட்டம்
ரத்தத்தில் பிறந்து
புன்னகையில் தவழட்டும்!

இயற்கையைப் பேணுவோம்!

வெயிலையும் குளிரையும்
தாங்கிக் கொள்ளும் மீனவர்கள்போல்
உயர்ந்து நிற்கும் மரங்கள்!

அம்மரங்கள் முழுவதும்
பறவைகளின் கூடுகள்!
கூடுகள் முழுவதும்
ஆடிப்பாடும் பறவை இனங்கள்!

மீனவர்களைப்போல்
இரையைத் தேடிச் சென்ற பறவைகள்
நீண்ட தேடலுக்குப் பின்பாக
கூட்டை நோக்கி திரும்பின!

வளர்ச்சியின் பெயரால்
மரங்கள் வெட்டப்பட்டு கொண்டிருந்தன!
உயிரைக் காப்பாற்ற
குஞ்சுகள் அழுது கொண்டிருந்தன!
மரங்களை வெட்டும் வேடர்கள்
உற்சாகத்தில் மிதந்தனர்!

புரிந்துகொண்ட பறவைகள்
வெட்ட வந்த வேடர்களை
நகங்கள் கொண்டு கிழித்தன!
ஒப்பந்தக்காரர்கள் ஓட்டம் பிடித்தனர்!

பகைவர்களை வென்ற மகிழ்ச்சியில்
இயற்கையும் பறவைகளும்
ஒன்றிணைந்து மகிழ்ந்தன!

அரசின் கோப்புகளிலிருந்து
வளர்ச்சி என்கிற பெயரில்
நச்சு வாயு கசிகிறது!

சாதியும் மதமும்
அதனோடு கலந்து
மக்களைப் பிரிக்கிறது!

அச்சத்தைத் தவிர்க்க
ஆதரவாளர்களோடு ஆங்காங்கே
கருத்துக்கேட்பு கூட்டங்கள்!

அரசுக்கு எதிரான போராட்டமா?
அவர்கள்மீது
தேசத்துரோக வழக்குகள்!

அரசின் கோப்புகளிலிருந்து
வளர்ச்சி என்கிற பெயரில்
நச்சு வாயு கசிகிறது!

உங்களுக்குத் துணிவிருந்தால்
புரட்சியாளராய் பயணியுங்கள்!
அரசியல்வாதியாய் உட்புகுந்து
அரசியல் கணக்கு போடாதீர்கள்!

ஒரு துப்பாக்கித் தோட்டாவோ
ஒரு தூக்குக் கயிறோ
உங்களுக்கு மாலையாகலாம்!
அதுதான் புரட்சியாளருக்குரிய
விலையுயர்ந்த அணிகலன்!

அரசின் கோப்புகளிலிருந்து
வளர்ச்சி என்கிற பெயரில்
நச்சு வாயு கசிகிறது!

